Nr. 10 WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1928 r. ROK VII.

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6—TELEFON 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN**

WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:	
Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka, za tekstem	300	160	90	50	30
4 okładka, przed tekstem i w tekście	400	225	120	70	50

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta

Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, zaszczycił swą obecnością konkurs piękności samochodów, zorganizowany przez Automobilklub Polski w dniu 7 października.

O łamikarkach słów kilkoro

Ubiegły sezon samochodowy zaznaczył się znowu znacznym wzrostem ilości nieszczęśliwych wypadków. Wypadki te rozdzielić możemy na dwie kategorje: wypadki najechania samochodów na osoby lub inne pojazdy, t. j. wypadki, których ofiarami padają osoby trzecie i na wypadki, którym ulegają samochody wraz ze swoimi pasażerami. Różnica między temi dwiema kategorjami wypadków jest znaczna również i pod względem definicji prawnej. Pierwszą kategorją wypadków zajmowaliśmy się już nieraz na tem miejscu i dochodziliśmy zawsze do stwierdzenia, że największa ich ilość spowodowana jest przez nieostrożność samych poszkodowanych. Żadna naganka wrogów automobilizmu i tendecyjne przedstawianie przebiegu wypadku przez pewien odłam prasy brukowej, stale schlebiającej nastrojom ulicy, faktu tego zmienić nie może, iż w naszych warunkach 80% conajmniej nieszczęśliwych wypadków spowodowanych rzekomo przez samochody, nie mogłoby być w żadnym razie uniknięte przez kierowców tych samochodów, gdyż wypadki te powstają w okolicznościach, w których kierowca jest absolutnie bezsilny. Nieostrożność, a często lekceważenie niebezpieczeństwa, połączone ze złą wolą przechodni lub furmanów, są najczęstszym bowiem powodem tych wypadków, a niezawsze okoliczności pozwalają kierowcy zastosować środki do uniknięcia nieszczęścia.

Kardynalnym błędem, który nieraz popełniają funkcjonarjusze policji, a także i sądy, to rozpatrywanie okoliczności wypadku w sposób oderwany, traktowany sam w sobie, niezależny od całości ruchu ulicznego, odnośnie jedynie do samochodu, który spowodował wypadek i jego ofiary. Gdyby samochód, który przejechał ,dajmy na to kogoś, był w danej chwili sam jeden na ulicy, to oczywiście nieraz dałoby się kierowcy niejedno zarzucić, choćby wypadek wynikł niekoniecznie całkowicie z jego winy. Gdy jednak samochód jest cząstką wartkiego prądu pojazdów, posuwających się po ulicy, gdy wskutek tego jest on skrępowany na wszystkie strony w swych ruchach, i liczyć się musi z tysiącem, wyrastających z błyskawiczną szybkością wkoło niego przeszkód, gdy w ewolucjach swoich dostosować się musi do zmieniających się z każdą chwilą warunków ruchu, to nieraz kierowca nie jest absolutnie w stanie zastosować tych środków zapobiegawczych, dzięki którym mógłby on uniknąć przejechania nieostrożnej osoby, bez wywołania jednocześnie groźniejszej jeszcze katastrofy. Jako przykład, mogę tu opisać następujący wypadek. Samochód jedzie przez Plac Teatralny w Warszawie, kierując się z Wierzbowej w stronę Miodowej. W chwili, gdy przejeżdża on przez szyny tramwajowe ukazują się z dwóch stron tramwaje. Kierowca ma jednak dosyć czasu, aby, nie zmieniając tempa, przejechać przez szyny, zanim tramwaje dojadą do niego, motorniczowie zaś tramwajowi, orjentując się w tem, również nie zwalniają. Wszystko w tej chwili odbywa się prawidłowo i w porządku. Nagle na drodze, którą kieruje się samochód, ukazuje się człowiek przechodzący przez jezdnię, a jednocześnie wzdłuż Ratusza jedzie w tym samym kierunku co nasz samochód inny pojazd. Przechodzień, widząc przed sobą tamten pojazd, a z tyłu zbliżający się tramwaj, niema na razie innego wyjścia jak zatrzymać się na chwilę dla przepuszczenia pojazdów, tembardziej, iż licząc na względnie wolne tempo nadjeżdżającego z boku, a raczej ukośnie samochodu, przypuszcza, iż kierowca zahamuje, aby na niego nie najechać. Nie jest to bynajmniej wypadek fantazyjny: codziennie tysiące osób w Warszawie postępuje w ten sposób na ulicy, zmuszając pojazdy do zwalniania przed nimi. W tym wypadku jednak przechodzień ten nie ogarnia całkowitej sytuacji na jezdni. Tym razem kierowca bowiem nie może przyhamować, ponieważ ma czas ściśle obliczony w ten sposób, aby w porę usunąć się z drogi tramwajom, które teraz już niechybnieby na niego najechały, jeżeliby on zwolnił, gdyż wagon tramwajowy nie da się na miejscu zahamować. Pasażerowie samochodu narażeni więc byliby w razie jego zwolnienia, czy zahamowania na duże niebezpieczeństwo. Wyminąć przechodnia na lewo w tej chwili nie można, gdy tam nadjeżdża inny pojazd, w któryby się uderzyło — w prawo również nie, gdyż trzebaby z powrotem wjechać na szyny tramwajowe. I oto ostatecznie nieostrożny przechodzień, który zapuścił się nieopatrznie na jezdnię w czasie dużego na niej ruchu, zostaje przejechany, a kierowca samochodu skazany, gdyż nie zastosował, będących w jego rozporządzeniu środków dla uniknięcia wypadku, t. j. nie zahamował. Znając naszą, skądinąd zresztą dzielną i gorliwą policję, z pewnością stwierdzić mogę, iż wyżej przytoczone okoliczności wypadku nie zostaną opisane w protokule policjanta, a to miałoby wszak znaczenie decydujące

dla sprawy. Świadkowie, którzy z reguły w razie podobnego wypadku z nienawiścią odnoszą się do kierowcy, na okoliczności te nie zwrócą uwagi, albo świadomie przed sądem o nich zamilczą — a sąd, nieznający praktycznie warunków ruchu ulicznego, wypadek ten potraktuje tylko jako oderwaną scenę uliczną, nie wchodząc absolutnie w to, co mogłoby się stać, jeżeliby kierowca inaczej był postąpił. Oto jeden z tysięcy podobnych wpadków, których najlepszy i najostrożniejszy kierowca nie jest w stanie uniknąć.

Jeśli jednak, jak mówię, wypadki, w których poszkodowane zostają osoby trzecie w 80% nie mogą być u nas uniknięte przez kierowców, to wypadki drugiej kategorji, t. j. te, w których ofiarami padają jadący samochodem albo jak zwykło się nazywać je u nas katastrofy samochodowe — te w 80% procentach mogłyby być przez kierowców uniknięte.

Badając przyczyny wypadków i katastrof samochodowych, znajdujemy, iż okoliczności, które nie mogą być przez kierowcę przewidzane i uniknięte, np. złamanie ważnego organu (kierowniczego lub napędowego), wybuch, niewidoczna przeszkoda na drodze (np. zerwany i nieoznaczony znakiem most, rzucenie się pod koła ukrytego w rowie dużego zwierzęcia i t. p.) są, w dzisiejszych czasach wysokiej doskonałości technicznej samochodów i ścisłej reglementacji i sygnalizacji drogowej, nadzwyczaj rzadkie. Statystyka przyczyn wypadków samochodowych, taka, jak np. w lotnictwie nie jest jeszcze, niestety, w Polsce prowadzoną. Ogromna ilość wypadków, spowodowana nieumiejętnością, czy nieostrożnością kierowcy, zostaje przedstawiona przez niego, o ile ocaleje, jako skutek defektu maszyny czy pułapki drogowej. Wierzyć w to jednak zawsze nie należy, gdyż ekspertyzy techniczne nadzwyczaj rzadko, jak mówię, potwierdzają prawdziwość tego tłomaczenia. Ogromna większość wypadków samochodowych spowodowana jest niewątpliwie tylko nieostrożnością lub nieumiejętnością kierowcy. Charakterystycznym pod tym względem jest fakt, że bardzo duży odsetek t. zw. katastrof samochodowych wypada na samochody nowe. Dowodzi to, iż kierowca nie opanował jeszcze maszyny, świeżo nabytej, i popełnił nieostrożność, dając folgę swemu szałowi szybkości, kiedy nie ma dobrze jeszcze w ręku nowej swej maszyny. Tylko bardzo nieliczni, wysoce doświadczeni i utalentowani kierowcy od pierwszej jazdy opanowują samochód. Wiemy wszak wszyscy, co pod tem słowem „opanowanie" rozumieć należy. Jest to poznanie gruntowne wszystkich właściwości maszyny i przyzwyczajenie się do sposobu jej reagowania na dawane jej impulsy, — przyzwyczajenie się więc kierowcy do maszyny do tego stopnia, aby wszystkie jego ruchy organami kierowniczymi, niemal automatycznie, t. j. podświadomie bez zastanawiania się, odpowiadały pod względem intensywności, szybkości i precyzji charakterystycznym właściwościom samochodu i sposobowi reagowania jego na te ruchy. Opanowanie samochodu nieraz już określano, jako zespolenie się człowieka z maszyną, utworzenie jednej całości, w której maszyna staje się niejako dopełniającym organem człowieka. Otóż osiągać na samochodzie maksimum jego efektu, może tylko człowiek, który doskonale już go opanował i to nietylko pod względem pozytywnych rezultatów, ale i pod względem bezpieczeństwa jazdy. O tem niestety zapominają, albo może tego nie wiedzą tak liczni, świeżo upieczeni, automobiliści. Często wszak widzimy automobilistów, którzy zupełnie znośnie prowadzili już pewien czas samochód, a na nowonabytym rozbijają się na pierwszym napotkanym wirażu. Duży odsetek wypadków samochodowych wypada na właścicieli wozów, którzy świeżo otrzymali prawo jazdy. Różowa książeczka stwierdza tylko teoretyczne i praktyczne poznanie przez nich zasad manewrowania samochodem, ale wyobrażać sobie bynajmniej nie należy, iż po zdaniu egzaminu przed komisją wojewódzką, posiadło się już praktyczną umiejętność jazdy na drogach. Tę daje tylko dłuższa praktyka, podczas której poznaje się zbliska tysiące pułapek i niebezpieczeństw, czyhających na drogach na samochody i przyucza do stosowania swego tempa do najprzeróżniejszych warunków drogowych. Zbyteczne dodawać, iż w czasie tej praktyki nie można być nigdy za ostrożnym i że silenie się na jakiekolwiek wirtuostwo będzie wtedy połączone z jaknajwiększym ryzykiem. Bardzo wielu kierowcom przez życie całe zaleconą być musi jaknajwiększa ostrożność, gdyż znaczna ilość osób, kierujących samochodami, nie posiada odpowiednich ku temu warunków psychotechnicznych. Nieumiejętność szybkiego oceniania odległości, zbyt wolne reagowanie na podniety fizyczne, zwłaszcza wzrokowe i brak szybkiej decyzji, są w sztuce kierowania samochodami niejako ułomnościami, o których pamiętać zawsze winien obarczony niemi kierowca i stosować do niewysokiego stopnia tych zdolności tempo swojej jazdy. Niestety, który z tych, tak źle od natury uposażonych, kierowców zdaje sobie sprawę ze swych ułomności i zechce ograniczyć się do powolniejszej jazdy, co w jego mniemaniu poniżyłoby go w oczach całego świata automobilowego! Cała więc masa kierowców zgóry już jest predestynowaną na winowajców , a także i na ofiary wypadków i katastrof samochodowych.

Śmiało twierdzę, iż conajmniej 80% wypadków samochodowych na drogach spowodowanych jest przez nieumiejętność lub nieostrożność kierowców. Pozostałe 20% wypada na przyczyny zewnętrzne, niespodziewane, niemożliwe do uniknięcia przez kierowców, ale którym możnaby w dużej mierze zapobiec przez energiczne wprowadzenie w życie wszy-

stkich, obowiązujących przepisów drogowych. Furmani pojazdów konnych, puszczone samopas na szosach zwierzęta domowe no i swawolne dzieci są najczęstszymi winowajcami pozostałej ilości nieszczęśliwych wypadków. Uszkodzenie w biegu maszyny, jak mówiłem, jest nadzwyczaj rzadkim dzisiaj wypadkiem, a jeżeli czasami się zdarza, to i tak jest ono skutkiem najczęściej niedopatrzenia, czy zaniedbania kierowcy. Pęknięcie, zwłaszcza gum, któremu tak często przypisywane są wypadki, rzekomo niemożliwe do uniknięcia, jest naiwną bajką, w którą uwierzyć mogą tylko niedoświadczeni laicy. Przy szybkościach, jakie praktycznie na szosach osiągać można przy pomocy samochodów turystycznych, a nawet sportowych, raptowne pęknięcie gumy może być niebezpiecznem jedynie dla nieumiejętnego kierowcy, który nie panuje nad swą maszyną. Ale taki kierowca i tak prędzej czy później wywoła napewno przy jakiejkolwiek innej okazji nieszczęśliwy wypadek.

W jaki sposób zmniejszyć ilość tak znaczną nieszczęśliwych wypadków, wywołanych przez nieostrożność lub nieumiejętność kierowców? Problem jest zaiste trudny , raz z tego powodu, iż bezapelacyjne udowodnienie winy kierowcy jest najczęściej bardzo trudnem, dla tego, że wypadki mają przeważnie miejsce bez, lub wobec mało rozwiniętych świadków, nie umiejących obserwować, i dlatego, że ekspertyza często uszkodzonej bardzo maszyny nie jest w stanie dać pod tym względem wyraźnych zupełnie wskazówek. W każdym razie sądzę, że o ileby się dało, jak to jednak nieraz się zdarza, stwierdzić nieostrożność, czy nieumiejętność kierowców — pociągało ich wtedy do odpowiedzialności karnej, to byłoby to pewnym hamulcem dla łamikarków. Naturalnie, nie byłby to środek radykalny, gdyż jeżeli nie jest ich w stanie pohamować groźba kalectwa czy śmierci, to tembardziej nie pohamuje ich widmo sądu. Dzisiaj pociąga się do odpowiedzialności karnej kierowców, którzy spowodowali wypadek z poszkodowaniem osób trzecich. O ile kierowca ulegnie sam ze swojej winy wypadkowi i wyjdzie z niego wraz ze swymi pasażerami cało, to nie jest on niepokojony. Jest to błędem. Władze, mojem zdaniem, powinnyby występować przeciwko kierowcy i w takich nawet wypadkach, gdy nikt nie został poszkodowany, gdyż nieostrożny czy nieumiejętny kierowca jest groźnem niebezpieczeństwem publicznem i w interesie ogółu leży unieszkodliwienie takiego osobnika. Wszak istnieją i tacy kierowcy, którzy stale wywołują wypadki. Są to osoby bezwzględnie niebezpieczne i osobami temi winnyby się stanowczo zająć powołane władze, zanim wywołają one śmiertelną katastrofę. Jednak, jak mówię, środek ten tylko w słabej mierze zapobiegnie wypadkom samochodowym. Dużo pod tym względem pomódzby mogły wysokie wymagania komisyj egzaminacyjnych, zwłaszcza w zakresie praktycznej jazdy i w stosunku do właścicieli samochodów, którzy, jak dotąd, traktowani są pobłażliwiej od kierowców zawodowych.

Najwięcej jednak zdziałaćby mogła intensywna propaganda. Ta, jak dotąd, jest u nas kompletnie zaniedbana, i o ile pisze się i mówi dużo o wypadkach przejechań osób trzecich, to łamikarkom pozostawia się zupełną swobodę gruchotania kości sobie i swym najbliższym. Sądzę, iż jest to, z punktu widzenia społecznego, niesłusznem, i że należałoby i tę kategorję lekkoduchów i szaleńców stale pouczać, i ostrzegać, jak się to robi np. w Anglji lub w Ameryce. Należy więc jaknajczęściej przypominać im zapomocą pism, ilustracyj, plakatów, sygnałów drogowych, kinematografów i t. d. o niebezpieczeństwach, czyhających na nich na drogach, wyolbrzymiać je nawet, podawać w pismach realistyczne opisy i fotografje okropieństw wypadków i przycierać wszelkiemi sposobami rogów zbyt pewnym siebie świeżym automobilistom.

Taka propaganda jest konieczną, gdyż wypadki samochodowe t. zw. „katastrofy", mnożą się u nas na drogach naprawdę w sposób, którego nie usprawiedliwia, jak to ma miejsce np. na Zachodzie, wielka intensywność ruchu. Zresztą, pomijając już całość ich osób, w interesie ogółu leży usunięcie zawczasu (zanim i u nas drogi roić się poczną od sachodów) nieostrożnych, nieumiejętnych i szalonych kierowców.



Ogólny widok tegorocznego Salonu Paryskiego.

Pierwszy rzut oka na Salon Paryski

(Własna korespondencja „Auta").

Paryż 10 października.

Wczoraj o g. 2 pp. wyrzucił mnie Nord-Express na szumne i ludne ulice Paryża, a już w godzinę potem przedzierałem się przez rue Royale, Champs Elysées, przez masy, kolumny, falangi samochodów w stronę Grand Palais, stałej siedziby dorocznego Salonu.

Następnego dnia rozpoczynamy już posiedzenia licznych komisyj, obradujących przed walnem zgromadzeniem Stowarzyszenia Międzynarodowego Uznanych Klubów Automobilowych, które będzie miało miejsce 13, w sobotę.

To więc jedyne wolne popołudnie wykorzystałem, ażeby rzucić okiem na Salon i temi pierwszemi wrażeniami, naturalnie bardzo niekompletnemi i tylko powierzchownemi, spieszę podzielić się z Czytelnikami Auta.

* * *

Salon tegoroczny, 22-gi z kolei, osiągnął rozmiary olbrzymie. Wziął on w swe posiadanie nietylko kolosalne hale wystawowe Grand Palais, ale i wszystkie ulice i place przyległe, zajęte całkowicie masą samochodów pokazowych i próbnych.

Ale i tego jeszcze mało. W roku bieżącym samochód osobowy wypchnął z salonu motocykle, rowery i sprzęt radjowy, pozostawiając jedynie akcesorjom automobilowym galerje i to pewnie tylko dlatego, że trudno mu się tak wysoko dostać.

Taki to już jest arogancki i agresywny twór ten samochód, że nietylko na ulicy, ale i w życiu całem rozpycha się i prze naprzód, na nic i nikogo nie zwracając uwagi.

Po 14 października, rozpocznie się druga serja Salonu poświęcona motocyklom i sprzętowi radjowemu, potem zaś trzecia serja, najpoważniejsza i najspokojniejsza, bo obejmująca samochody ciężarowe.

* * *

Salon ten jest prawdziwym salonem, bo przedewszystkiem cechują go komfort, szyk i elegancja.

Naturalnie mam tu na myśli, nie publiczność, bo ta na taką charakterystykę bynajmniej nie zasługuje, lecz samochody.

Punktem kulminacyjnym jest strona zewnętrzna, a więc karoserja, tak pod względem linji jak i wygody.

W tym kierunku poszedł cały wysiłek konstruktorów, z tem, że takie cacuszko musi możliwie najmniej kosztować.

Szalona wprost konkurencja, jaka wytworzyła się w przemyśle automobilowym, szuka przedewszystkiem sposobów najtańszego przypodobania się publiczności.

Mam wrażenie, że w tem należy szukać również przyczyn zbyt małych, prawie żadnych widoczniejszych postępów technicznych.

Bo tych faktycznie niema! To jest opinja ogólna, przez nikogo nie zwalczana.

Małe przesunięcia w litrażach, pewna segregacja, dążenie do racjonalniejszego uszeregowania typów, to bodaj wszystko.

A nawet, jeśli chodzi o nowe, śmielsze idee i rozwiązania, które pojawiły się w roku ubiegłym, to widać cofanie się.

Naprzykład, próby obejścia się bez skrzynki biegów. Sensaud de Lavaud, Bucciali wystawili w zeszłym roku wspaniałe maszyny bez skrzynki biegów. Cud, przewrót.

Tymczasem, dzisiejsze ich typy, znów, po staremu zaopatrzone są w 4 biegi.

Różnica tylko ta, że podwozie Buccialego w zeszłym roku kosztowało koło 100.000 fr., dziś cena ta spadła do 70.000 franków.

Napęd na przednie koła, idea niezaprzeczenie słuszna, nie znalazła szerszego zastosowania.

Nadal propaguje go, zdaje się tylko mała, zręczna i szybka Tracta oraz drogi, luksusowy Bucciali.

A przecież wydawałoby się, że skoro obciążenie przednich kół kierowniczych, napędem i hamulcami stanowi już problem technicznie zupełnie rozwiązany, to olbrzymie plusy bezpośredniego przeniesienia siły motoru na koła przednie, ciągnienia wozu, a nie pchania go, z czego wypływa znów znakomita stabilizacja, szczególnie na zakrętach, ogromne obniżenie podwozia, powinny by prowadzić do szerszego stosowania już dziś w użyciu tego systemu.

Przecież taka Tracta, posiadając motor 4 cylindrowy—siedmio konny zaledwie, osiąga 135 klm. na godz., a przeciętną — 85 na godz., wliczając w to przejazdy przez miasta i nie przekraczając szybkości 100 klm. na godz.

*

* *

Opinja co do ilości cylindrów bardziej się skrystalizowała.

Prym trzyma sześciocylindrowy motor. Ośmiocylindrowy motor utrzymał swoją pozycję, jednak nie zdobył zbytnio terenu. Utrwala on swoje stanowisko, jako motor luksusowy.

Natomiast trzeba podkreślić, że 4-cylindrowy motor bynajmniej nie wykazuje tendencji zanikania, ustala się jedynie opinja, że ograniczyć się on powinien do 10 koni i 1,5 litra i odwrotnie, że w tych granicach jedynie ten motor jest racjonalny.

Ale sześcio cylindrówka święci sukces na całej linji, już jako motor użytkowy seryjny.

Najlepszym tego dowodem jest nowy typ C 6 Citroëna, wzbudzający ogromne zainteresowanie w Salonie.

Tłumy oblegają Stand, w którym po środku figuruje ślicznie przecięty wzdłuż, cały wóz sześciocylindrowy Citroën, znakomicie wykonany, ze wszystkiemi nowemi ulepszeniami.

*

* *

Notuję tu parę marek, które przy pierwszym szybkim przeglądzie rzuciły mi się w oczy.

A więc Renault, tak popularny we Francji, zajmujący po Citroën drugie miejsce pod względem produkcji, pokazał nowy typ, ośmiocylindrówkę ...z chłodnicą z przodu. Nazywa się ten typ „Reinastella". Proszę nie myśleć, że tym samym zniknął charakterystyczny garbaty nos renówki. Broń Boże, zewnętrzna forma maski pozostała taka sama, jedynie pocięty w podłużne paski przód maski, wskazuje, że kryje się pod tem chłodnica.

Fiat, po za znaną już 520, wystawił nowe typy. 6 cylindrowy 14 konny 521 i również 6 cylindrowy 21 konny 525. Oba te typy, co do wyglądu zewnętrznego, bardzo udane. Z dawnych typów zniknęła 503, pozostała natomiast 509.

Obawiam się tylko, że niedługo nawet sami nasi Fiatowcy, zgubią się w powodzi tych, dość kabalistycznych i tak często zmieniających się numerów.

Chrysler wypełnił swój stand wieloma maszynami, o zmienionej formie chłodnicy, prostej w rysunku, ale ładnej.

Rzuca się w oczy, nietylko jaskrawo żółtym kolorem, ale i wspaniałością swej karoserji dwumiejscowej, olbrzymi Mercedes Typ. S.

Voisiny szukają nowych dróg w budowie karoserji, w kierunku zmniejszenia jej wagi. Karoserja conduite-interieure waży już zaledwie 200 kg.! Drzwi to jedna profilowana blacha, wyklejona od wewnątrz suknem, gnąca się przy ich otwieraniu, z szybami bez żadnych ram. Strasznie to jakoś niepewnie wygląda.

Pozatem, jak i w roku ubiegłym, kręcą się, podrzucane w górę koła Farmanów i Cottin Desgouttes, reklamujące swą niezależność i nadzwyczajne zawieszenie.

Nie byłbym w stanie wymienić tu naturalnie, wszystkich, ani też większej części wystawianych marek, tembardziej, że są tu reprezentowane prawie wszystkie istniejące. Nawet popularna nasza Tatra w tym roku po raz pierwszy zawitała do Salonu, prezentując swój nowy ciekawy typ, czterocylindrówki o sześciu kołach.

Duże zaciekawienie, może nie zupełnie zasłużone, wzbudza, najnowsza, a zarazem najmniejsza maszyna Rosengart.

Powstanie swe zawdzięcza ona rozstaniu dyrektora Rosengarta z Peugeotem. Na skutek tego Rosengart wybudował swoją maszynkę, co do formy prawie identyczną z 5 konną Peugeot, dał jej jedynie dyferencjał. Kosztuje ona tutaj od 13.000 do 15.000 franków, w zależności od rodzaju karoserji.

Czy nada się ona do jazdy i na jak długo, to pokaże przyszłość.

*

* *

Salon paryski, stanowi równocześnie miejsce widocznego skrzyżowania szpad pomiędzy przemysłem amerykańskim, a europejskim z Francuzami na czele. Rezultat tego fechtunku jest taki, jaki zawsze przy częstszym jego powtarzaniu ma miejsce. Jedni od drugich uczą się nowych cięć i sami je stosują.

Wpływy wzajemne dziś już rażąco rzucają się w oczy.

Europejskie samochody przejmują wygodę i wykonanie karoserji amerykańskich, zmniejszają obroty i kompresję motorów. Amerykanie usztywniają zawieszenie, stabilizują kierownice, ożywiają motory.

Dalszym rezultatem ataku amerykańskiego, który jest bardzo silny, to wybitne, i w tym roku już realizujące się dążenie fabryk europejskich do koncentracji swych dotąd rozstrzelonych sił, no i do modernizacji sposobów fabrykacji.

I tak z większych posunięć w tym kierunku, zanotować należy powstanie nowego koncernu, w skład którego weszły fabryki: Chenard-Walcker, Delahaye, Donnet, Ariès i Rosengart. Grupa ta podzieliła ściśle pomiędzy siebie fabrykację poszczególnych typów, względnie ich części i skoncentrowała wytwórczość karoserji. Zajmie ona trzecie miejsce w produkcji francuskiej. Mieliśmy sposobność zwiedzenia fabryki Chenard-Walcker pod Paryżem i skonstatowania zarazem ogromnego postępu, szczególnie w dziale karoserji, w stosunku metod masowej produkcji. Wogóle w kampanji prasowej, jaka z okazji Salonu zawsze przeciwko „inwazji" amerykańskiej ma miejsce, daje się odczuwać duże uspokojenie. Zniknęły nuty pewnego przerażenia, jakie w roku ubiegłym tak silnie rozbrzmiewały. Widać, że system obrony został już ustalony.

*

* *

Ten wzajemny dopping znajduje jednak wyraz w postępie, a przedewszystkiem w udostępnieniu samochodu szerokim kołom nabywców, co z ogólnego punktu widzenia, jest naturalnie objawem bardzo dodatnim.

Fabrykanci naturalnie, i z pewną dozą słuszności, są odmiennego zdania.

Samochód dzisiejszy, biorąc pod uwagę, jego wyposażenie, doszedł do cen tak niskich, że zarobek producenta, to w wielu wypadkach tylko iluzja.

To stadjum przeżywały i wszystkie inne przemysły, w chwili, kiedy rozpoczęły masową produkcję. Niektóre z nich, dały sobie radę, usuwając wzajemną, niezdrową konkurencję, przez tworzenie syndykatów sprzedaży.

Jednakże w przemyśle samochodowym takie rozwiązanie jest niemożliwe.

A zatem nie pozostaje nic innego, jak uproszczenie i potanienie sposobów fabrykacji.

Normalizacja, to piękne i tak modne hasło, rozbrzmiewa tu bardzo silnie, ale tylko w teorji.

W praktyce natomiast dzieje się zupełnie odwrotnie. Mnożą się, jak grzyby po deszczu, coraz to nowe tysiące typów, części i akcesorji.

Któż na tem wygrywa najwięcej? Naturalnie konsument.

Kupujmy więc wszyscy jaknajprędzej samochody, bo tak tanie i tak wyposażone nigdy dotąd jeszcze nie były.

Janusz Regulski

Z Raidu Wojewódzkiego Łódzkiego Automobil-Klubu





W dniach 29 i 30 września odbył się na trasie Łódź—Kalisz—Łódź pierwszy Raid Wojewódzki Łódzkiego Automobil-Klubu. Rezultaty tej imprezy znajdą Czytelnicy w dziale oficjalnym niniejszego numeru, tu zaś podajemy zdjęcia z Raidu, które przedstawiają: na lewo grupę uczestników, na prawo zaś widok parku w Kaliszu.

Obrazki z podróży samochodem po Włoszech

Szkicował i fotografował JANUSZ REGULSKI

II.

Ostre promienie słoneczne i rozlewny szum fal, bijących w tamy kamienne, spędzają ostatki snu z oczu.

Świadomość, że jesteśmy w Neapolu stawia nas na równe nogi.

Z balkonu hotelu Splendid Savoy, widok niezapomniany. Przed nami bezmiar fal przeczyście lazurowych, gdzieniegdzie przybranych w białe pieniste pióropusze. — Z dołu przyciąga uwagę gwarna, rozśpiewana ulica.

Wzrok biegnie wzdłuż Via Caraciolo wspaniałej swemi asfaltami, przybranej w palmy i cyprysy, no i piękne hotele. Zatacza ona ogromny łuk zakończony w morzu ciemną sylwetą średniowiecznego Castel dell'Ovo.

Słaby wietrzyk wschodni odgradza od nas Wezuwjusz zasłoną jego własnego dymu.

Zaledwie wzrok zachwycony zdążył opisać jeszcze jedno koło po mdławo rysujących się na horyzoncie konturach Capri, po pięknym i spokojnym brzegu zatoki, zniknęła chmurna kurtyna i ukazał się Wezuwjusz w pełni swej potęgi i powagi, przystrojony w fantastyczny pióropusz dymu.

* * *

Ulice nad zatoką to najcichsza, ale co za tem idzie i najczyściejsza dzielnica miasta. Olbrzymie i piękne hotele, wspaniałe jezdnie i chodniki.

Ludność miejscowa zaabsorbowana jest wyłącznie połowem: jedni ryb w morzu, drudzy i to w znacznej większości, pod przeróżnemi postaciami pieniędzy z kieszeni cudzoziemców.



. . . organizacja śpiewaczo-muzyczna . . .

Ta ostatnia kategorja specjalność swą doprowadziła do mistrzostwa.

Co kilkaset kroków organizacja śpiewacza lub muzyczna. Usadawia się czterech „artystów" pod oknami hotelu i wyciąga z gardeł lub instrumentów znane i oklepane melodje. Sposób wykonania w najlepszym razie — bardzo mierny. Za to aż pięciu czy sześciu w promieniu kilkuset kroków otacza to źródło sztuki i choć namolnie, ale nie bez pewnego wdzięku zaprasza każdego przechodnia do odpowiedniego datku, wspina się na parapety okien, wskakuje do przejeżdżających dorożek.

Ledwie się wyswobodziłeś z ich objęć, już czekają w pogotowiu uliczni sprzedawcy koralików i tym podobnych świecidełek.

Biedny przechodzień narazie reaguje z uśmiechem, stopniowo jednak zaczyna się denerwować, w końcu, jak ten koń w lesie przez bąki napadnięty, wpada w szał i chciałby gryźć i wierzgać. Ale to nic nie pomaga, bąki są nieubłagane, z uśmiechem i ukłonem oblepiają go bez przerwy.

Brzegiem ulicy jedzie powóz lub też dorożka. Z wysokości kozła w niedbałej pozie i oberwanym stroju kędzierzawy obywatel bada sytuację.

Już cię dojrzał. Podjeżdża i uprzejmie zaprasza na przejażdżkę. Najprzód po angielsku, po chwili po francusku, wreszcie po niemiecku. To, że nie słyszy odpowiedzi nie zraża go wcale. Mówi i mówi, zawsze z uśmiechem, dostosowując swą jazdę do twego kroku. Jeśli się zdenerwujesz i chcesz przejść na drugą stronę, zatrzymuje swój wehikuł, właśnie w miejscu, w którem chcesz przeciąć ulicę.

* * *

Dalej w górze miasta, koło Via Roma i Galleria Umberto, obrazki odmienne.

Jezdnię i chodniki miasta zalega gęsty, ruchliwy i krzykliwy tłum, składający się w połowie z cudzoziemców i w połowie z miejscowych gentlemanów, bystro wpatrujących się we wszystkich przechodniów, gotowych na każde ich skinienie do wszelkich usług.

To są stworzenia uniwersalne. Mówią paroma językami. Znają się równie dobrze na historji sztuki, jak i na materjałach łokciowych. Zaprowadzą nie-



. . . ukazał się Wezuwjusz, przystrojony w fantastyczny pióropusz dymu.

tylko do muzeum czy kościoła, ale i do sklepu, restauracji, czy jakiegokolwiek innego miejsca rozweselającego.

Zawsze uśmiechnięci, w podskokach i to niezależnie od tego, czy usługi ich są przyjmowane, czy też odrzucane.

Wprost strach zwrócić się do kogokolwiek na ulicy o jakąś informację, bo zaraz wskoczy na stopień samochodu i nietylko chce wskazać np. żądaną ulicę, ale proponuje w międzyczasie obejrzenie jakiegoś nadzwyczajnego kościoła, czy jakiejś jedynej w świecie figury.

* * *

Dzielnica portowa, to znów całkiem inny świat.

Olbrzymie, wysoko naładowane dwukołowe wozy, ciągnione przez trzy konie, we wspaniałej, błyszczącej i strojnej uprzęży, zawładnęły niepodzielnie ulicą.

Jadą jak im się podoba, środkiem, czy też bokami, czasem stają sobie na dłużej w poprzek jezdni. Między nimi uwijają się z taką swobodą pomniejsze wehikuły w osły zaprzężone.

Na sygnały samochodowe nie reagują zupełnie, gniew tu nic nie pomoże, pozostaje więc jedynie z pełną rezygnacją uzbroić się w cierpliwość.

Rezygnacja całkowita jest tu konieczna i z innego powodu.

W całym szeregu miast i miasteczek włoskich wzbudzały we mnie zachwyt jezdnie, wyłożone ogromnemi płytami granitowemi. Jakież to czyste ulice, jak mięko płynie po nich samochód.

Otóż tu, w Neapolu, poznałem dopiero odwrotną stronę medalu. Głębokie o parometrowej powierzchni doły, oznaczają miejsca, z których płyty granitowe zniknęły, zbite, zmiażdżone kołami wozów. Doły takie, obramione płytami, co się jeszcze trzymają, rozrzucone co kilkanaście kroków w szachownicę po całej jezdni, przyprawiają samochód i jego obsadę o męki nie do opisania.

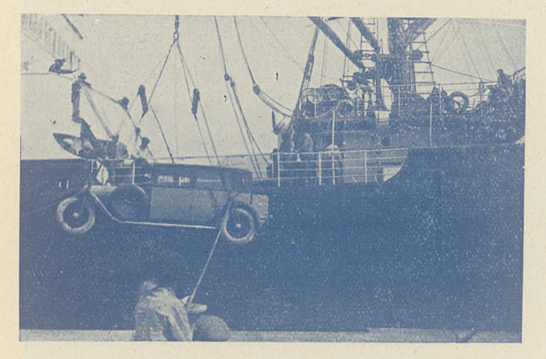
Wprost wierzyć się nie chcę, że takie ulice mogą się znajdować w Neapolu, że stanowią one przedłużenie wspaniałych jezdni asfaltowych, że właśnie przez te ulice prowadzi droga, którą każdy cudzoziemiec przebyć musi, jadąc na Wezuwjusz, do Pompei, czy Sorrento.



Zabytki pompejańskie.

* * *

Te trzy dni pobytu w Neapolu minęły jak oka mgnienie, wypełnione zachwytami nad gorącem słońcem i pięknem natury, nad przeczystemi lazurami nieba i morza, nad bogactwem resztek sztuki starożytnej, z zabytkami pompejańskiemi na czele, od których bije na każdym kroku kultura i mądrość ludzi dawnych.



... nasz ADR zawisł w powietrzu ...

Wszystko tu jest piękne i stanowi prawdziwie piękną całość.

Jeśliby popuścić wodze krytycyzmowi, to możnaby w tej całości znaleźć jeden tylko brak, a mianowicie brak twórczości współczesnych ludzi południa.

Życie ich wydaje się bezpłodnem, bo ciągną oni dla siebie soki żywotne prawie wyłącznie z resztek piękna i kultury po wiekach zamierzchłych, natomiast nie tworzą nic, co by mogli wzamian za to pozostawić po sobie pokoleniom przyszłym.

* * *

Długi sznur samochodów, wśród których znajduje się i nasz ADR, coraz to zatrzymywany przez gęsto rozsiane posterunki policyjne, celne, faszystowskie, żółwim krokiem wciąga się w labirynt portu neapolitańskiego.

Ta podróż długości jednego kilometra trwa już 6 godzin. Papiery, formularze, tryptyki, rewizje i odprawy celne.

Możnaby pomyśleć, że mamy przejść przez granicę dwóch conajmniej wrogich sobie państw. A tu chodzi tylko o przejazd okrętem włoskim, po wodach włoskich i z jednego do drugiego miasta włoskiego.

Z Neapolu do Palermo.

Do dziś jeszcze każda prowincja włoska, ba, nawet każde większe miasto, stanowi odrębny obszar celny, na granicy którego każdy pojazd jest skrupulatnie zatrzymywany i badany przez groźnych celników.

Czy aby nie wiezie... salami!

Szalona kontrabanda. Nie wiem czy praca tysięcy tych urzędników opłaci utrzymanie choćby jednego z pośród nich.

Sądzę, że ten anachronizm, nietyle irytujący ile śmieszny, zachowywany jest celowo. Daje on łatwy chleb licznym rzeszom funkcjonarjuszy, stanowiących zastęp lojalnych adherentów władz państwowych.

Dopiero około 6 wieczór nasz ADR zawisł w powietrzu, ciągniony na pokład okrętu.

Paru robotników dwoma linami z całą siłą odciągają go od boku okrętu, o który ma on wielką tendencję mocno się otrzeć.

Ładna perspektywa. Patrzymy z niepokojem, czem się to skończy. W końcu pogrążył się w czeluściach podpokładowych.

Dzięki Bogu wyszedł on z tej niesłychanie prymitywnie wykonanej operacji, względnie cało. Jedynie skrzydła nieco ucierpiały. Byłem przekonany, że będzie znacznie gorzej.

* * *

Nasz poważnych rozmiarów dwukominowiec cicho i spokojnie oddalił się od przystani.



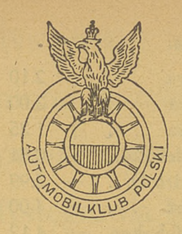
Niech żyje słońce!

Stanowił on własność kompanji Florio, należącej, jak to sama nazwa wskazuje, do pana Florio, wybitnego przemysłowca, właściciela wielkich winnic, o czem świadczą wyzierające ze wszystkich stron reklamy „Marsala Florio", a poza tem znakomitego automobilisty włoskiego, twórcy wszechświatowej sławy wyścigów Targa Florio i prezesa Sycylijskiego Klubu Automobilowego.

Jemu zawdzięczamy zarezerwowanie dla nas kart okrętowych, rozchwytywanych wobec mających się odbyć nazajutrz wspaniałych wyścigów sycylijskich.

Las przeróżnego rodzaju i przeróżnej wielkości okrętów powoli rzednie. Poważnie lawirując pomiędzy niemi, powoli wypływamy na pełne morze.

W promieniach zachodzącego słońca rysuje się na horyzoncie mocno poszarpaną linją górzysta Capri.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

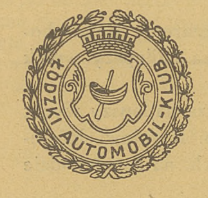
Znaki na drogach tranzytowych

Ponieważ automobiliści zagraniczni, przejeżdżający przez terytorjum polskie drogami tranzytowemi, mylili często kierunek i, co jest niedopuszczalne, zjeżdżali z dróg tranzytowych, Automobilklub Polski zwrócił się do Ministerstwa Robót Publicznych z prośbą, aby na skrzyżowaniach dróg tych z innemi drogami umieszczone zostały dodatkowe znaki orjentacyjne. Ministerstwo Robót Publicznych przychyliło się do tej prośby, wydając zarządzenie właściwym Urzędom Wojewódzkim, aby w terminie do 1 listopada r. b. zostały umieszczone na istniejących drogowskazach na skrzyżowaniach dróg tranzytowych z innemi drogami, oraz na drogowskazach przy wyjeździe z osiedli, dodatkowe prostokątne tabliczki z wypisaną literą T.

Wymiary i cechy tabliczek będą następujące: wysokość 30 cm., szerokość 20 cm., litera T (drukowana) wysokości 20 cm., szerokości 16 cm., grubości linji 2,5 cm., w kolorze ciemno-niebieskim na białem tle tabliczki.

Oprócz umieszczenia tabliczki z literą T na wszystkich drogowskazach dróg tranzytowych, będą umieszczone na skrajnych (t. j. ostatnich od granicy Rzeczypospolitej) drogowskazach tych dróg, obok polskich również niemieckie nazwy najbliższej miejscowości granicznej, leżącej już na terytorjum niemieckiem.

Umieszczenie wymienionych tabliczek i napisów niewątpliwie przyczyni się do ułatwienia orjentacji osób, korzystających z tranzytu między Rzeszą Niemiecką i Prusami Wschodniemi.



Łódzki Automobil-Klub

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03. Sekretarjat czynny od godz. 10 do 15.

Protokół z posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Raidu Wojewódzkiego

odbytego w dniu 1 października 1928 roku.

Obecni pp.: Komandor Inż. Karol Kauczyński i Komisarze Sportowi pp.: Emil Gołkontt, Dr. Eug. Schicht, Ernest Posselt.

Raid odbył się dnia 29 i 30 września 1928 roku na trasie i według warunków przewidzianych w regulaminie.

Uczestników zgłoszonych było 19.

Pierwszy etap przebyło 17 wozów, wobec wypadku p. F. Fischera numer startu 10. i p. A. Seydla numer startu 4.

Drugi etap przebyło wozów 16, wobec wypadku p. W. Wolfa numer startu 6.

Cały Raid ukończyło 16 uczestników.

Odczytano protokół kontrolerów według załącznika:

1) Posiedzenie Gremjum Kontrolerów Sportowych Ł. A. K. w liczbie 20 osób. Powołano do Komisji obliczeniowej pp.: Por. Brdysia, Por. Pągowskiego, Por. Maculewicza, Szymla, Keppego, Sędziego Kimisjana i Rumpla.

Nagroda pierwszego dnia, ze względu na to, że różnica w wynikach jest za mała, aby mogła być obliczona środkami, którymi Komisja rozporządza w Kaliszu na miejscu, Komisja Kontrolerów zdecydowała pozostawić dokładne obliczenie po przybyciu do Łodzi.

2) Dnia 1 października 1928 roku w lokalu Łódzkiego Automobil-Klubu, odbyło się wyliczenie wyników Raidu Wojewódzkiego odbytego w dn. 29 i 30 września 1928 roku w obecności: p. Inż. K. Kauczyńskiego jako Komandora, pp.: Kontrolerów Kismisjana, Por. Pągowskiego, A. Sezena, R. Szymla, W. Jeżewskiego, E. Keppego.

Po dokładnem przeliczeniu kart kontrolnych, postanowiono przedłożyć Gremjum Komisarzy Sportowych następujące rezultaty obliczone na załączniku:

Klasyfikacja I-go etapu.

			Pkt. uj.
1. p. Tesche Ed.	na sam.	Austro-Daimler	0.61
2. p. Triebe J.	„ „	Buick	0.63
3. p. Eisert H.	„ „	Tatra	0.71
4. p. Küster K.	„ „	Tatra	0.90
5. p. Ramisch C.	„ „	Studebaker . .	0.99
6. p. Czylingarian M.	„ „	Buick	1.01
7. p. Bechtold H.	„ „	O. M. Superba	1.06
8. p. Poznański K.	„ „	Austro-Daimler	1.20
9. p. Steigert G.	„ „	O. M. Superba	1.37
10. p. Kebsch Ad.	„ „	Essex	1.43
11. p. Strobach H.	„ „	Essex	1.51
12. p. Wolf W.	„ „	Pontiac . . .	1.88
13. p. Schweikert R.	„ „	O. M. Superba	2.31
14. p. Küster W.	„ „	Tatra	2.70
15. p. Starke A.	„ „	Studebaker . .	3.77
16. p. Kebsch Al.	„ „	Austro-Daimler	4.64
17. p. Plihal K.	„ „	Oldsmobile . .	5.29

Wobec tego proponuje się nagrodę pierwszego dnia p. Ed. Teschemu.

Klasyfikacja II-go etapu.

1. p. Ramisch C.	na sam.	Studebaker . .	0.41
2. p. Küster K.	„ „	Tatra	1.12
3. p. Steigert G.	„ „	O. M. Superba	1.89
4. p. Starke A.	„ „	Studebaker . .	3.04
5. p. Plihal K.	„ „	Oldsmobile . .	4.00
6. p. Strobach H.	„ „	Essex	4.95
7. p. Kebsch Al.	„ „	Austro-Daimler	5.37
8. p. Czylingarian M.	„ „	Buick	5.40
9. p. Poznański K.	„ „	Austro-Daimler	5.43
10. p. Kebsch Ad.	„ „	Essex	5.72
11. p. Küster W.	„ „	Tatra	5.94
12. p. Triebe J.	„ „	Buick	7.21
13. p. Bechtold H.	„ „	O. M. Superba	7.70
14. p. Tesche Ed.	„ „	Austro-Daimler	8.44
15. p. Eisert H.	„ „	Tatra	13.64
16. p. Schweikert R.	„ „	O. M. Superba	15.75

Wobec tych wyników nagrodę drugiego dnia proponuje się przyznać p. Cezaremu Ramischowi.

Klasyfikacja na próbę wyczucia szybkości.

1. p. Küster K.	na sam.	Tatra	0.88
2. p. Triebe J.	„ „	Buick	1.20
3. p. Ramisch C.	„ „	Studebaker . .	1.44
4. p. Kebsch Al.	„ „	Austro-Daimler	1.98
5. p. Czylingarian M.	„ „	Buick	2.21
6. p. Strobach H.	„ „	Essex	2.54
7. p. Steigert G.	„ „	O. M. Superba	2.73
8. p. Kebsch Ad.	„ „	Essex	3.49
9. p. Eisert H.	„ „	Tatra	3.65
10. p. Plihal K.	„ „	Oldsmobile . .	4.07
11. p. Schweikert R.	„ „	O. M. Superba	4.23
12. p. Küster W.	„ „	Tatra	5.11
13. p. Starke A.	„ „	Studebaker . .	5.31
14. p. Tesche Ed.	„ „	Austro-Daimler	5.63
15. p. Poznański K.	„ „	Austro-Daimler	6.19
16. p. Bechtold H.	„ „	O. M. Superba	9.72

Wobec tego proponuje się przyznanie nagrody p. Emila Gołkontta p. Karolowi Küsterowi.

Klasyfikacja ogólna.

1. p. Küster K.	na sam.	Tatra . .	+ 2.10
2. p. Eisert H.	„ „	Tatra . .	+ 2.00
3. p. Küster W.	„ „	Tatra . .	+ 1.25
4. p. Ramisch C.	„ „	Studebaker.	— 0.81
5. p. Kebsch Al.	„ „	Austro-D. .	— 3.99
6. p. Strobach H.	„ „	Essex . .	— 4.00
7. p. Starke A.	„ „	Studebaker.	— 4.12
8. p. Steigert G.	„ „	O. M. Sup.	— 4.64
9. p. Kebsch Ad.	„ „	Essex . .	— 5.69
10. p. Czylingarian M.	„ „	Buick . .	— 6.62
11. p. Poznański K.	„ „	Austro-D. .	— 6.72
12. p. Triebe J.	„ „	Buick . .	— 7.04
13. p. Schweikert R.	„ „	O. M. Sup.	— 7.39
14. p. Bechtold H.	„ „	O. M. Sup.	— 8.48
15. p. Tesche E.	„ „	Austro-D. .	— 12.68
16. p. Plihal K.	„ „	Oldsmobile.	— 19.36

Wobec tego proponuje się przyznanie nagrody pierwszej Karolowi Küsterowi, drugą p. Harremu Eisertowi, trzecią p. Wernerowi Küsterowi.

Na tym posiedzenie zakończono, odczytano i podpisano.

(—) *Kauczyński*
(—) *Kismisjan*
(—) *Jeżewski*
(—) *Seezen.*

Zebrawszy wszystkie dane Gremjum Komisarzy Sportowych przyznaje za pierwszy etap nagrodę T-stwa Ubezp. „Patria" p. Edmundowi Teschemu na samochodzie Austro-Daimler, za najlepszy wynik t. j. 0,61 punktów karnych.

Nagrodę za drugi etap p. Cezaremu Ramischowi na samochodzie Studebaker za najlepszy wynik 0,41 punktów karnych.

Nagrodę p. Emila Gołkontta za najlepszy wynik na próbie wyczucia szybkości p. Karolowi Küsterowi t. j. za 0,88 punktów karnych, na samochodzie Tatra.

Przechodząc do ogólnej klasyfikacji, przyznano pierwszą nagrodę Ł. A. K. p. Karolowi Küsterowi na sam. Tatra 2-cyl. za plus 2.10 punkta.

Nagrodę II-gą Komisji Sportowej p. Harremu Eisertowi na samochodzie Tatra 6-cyl. za plus 2 punkty.

Nagrodę III-cią Ł. A. K. przyznano p. Wernerowi Küsterowi na samochodzie Tatra 4-cyl. za plus 1,25 punkta.

Gremjum Komisarzy Sportowych wyraża podziękowanie wszystkim uczestnikom za bardzo sportowe i dzielne zachowanie się.

Na tym protokuł zakończono, odczytano i podpisano.

Komandor:
(—) *Inż. K. Kauczyński*

Gremjum Kom. Sport.
(—) Emil Gołkontt
(—) Ernest Posselt
(—) Dr. Eugenjusz Schicht

1 października 1928 roku.

(zestawienie wyników patrz str. 4).

URZĘDOWE

Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu wrześniu 1928 roku według marek fabrycznych.

Nr. porz.	MARKA FABRYCZNA	I l o ś ć						
		Osobowe		autobusów	ciężarowych	specjal.	motocykli	Razem
		użyteczności wł.	dorożek					
1	A. J. S.	—	—	—	—	—	1	1
2	A. S.	—	5	—	—	—	—	5
3	Automoto	—	—	—	—	—	1	1
4	Buick	4	—	—	—	—	—	4
5	Berliet	—	2	—	1	—	—	3
6	La Buire	—	1	—	—	—	—	1
7	Bianchi	—	—	—	1	—	—	1
8	Chevrolet	23	16	1	6	10	—	56
9	Citroën	2	2	—	—	—	—	4
10	Chrysler	8	—	—	—	—	—	8
11	Chaigneau Brasier	—	1	—	—	—	—	1
12	Columbus	—	—	—	—	—	1	1
13	Chenard Walcker	—	1	—	—	—	—	1
14	Douglas	—	—	—	—	—	1	1
15	Donnet	—	1	—	—	—	—	1
16	De Dion Bouton	—	—	—	—	31	—	31
17	Delahaye	—	4	—	—	—	—	4
18	Durant	2	—	—	—	—	—	2
19	Essex	1	—	—	—	—	—	1
20	F. N.	—	—	—	—	—	2	2
21	Ford	6	1	—	4	5	—	16
22	Fiat	5	—	—	—	—	—	5
23	Gnome et Rhone	—	—	—	—	—	1	1
24	Graham Brothers	—	—	—	1	—	—	1
25	Harley Davidson	—	—	—	—	—	2	2
26	Hupmobile	1	—	—	—	—	—	1
27	Indian	—	—	—	—	—	3	3
28	Karrier	—	—	—	—	2	—	2
29	Lagache Glaszman	—	—	—	2	—	—	2
30	Motobecane	—	—	—	—	—	1	1
31	Motoconfort	—	—	—	—	—	1	1
32	Minerva	1	—	—	—	—	—	1
33	Morris	—	4	—	1	—	—	5
34	N. A. G. — Protos	1	—	—	—	—	—	1
35	New Imperial	—	—	—	—	—	1	1
36	Opel	1	3	—	—	—	—	4
37	Overland	2	—	—	—	—	—	2
38	Oakland	1	—	—	—	—	—	1
39	Peugeot	1	7	—	—	—	—	8
40	Packard	1	—	—	2	—	—	3
41	Pontiac	—	1	—	—	—	—	1
42	Puch	—	—	—	—	—	1	1
43	Praga	1	—	—	—	—	—	1
44	Renault	8	4	—	1	—	—	13
45	Rugby	—	4	1	1	—	—	6
46	Studebaker	4	—	—	—	—	—	4
47	Stetysz	1	—	—	—	—	—	1
48	Star	—	—	—	1	—	—	1
49	Tatra	2	2	—	—	—	—	4
50	Triumph	—	—	—	—	—	1	1
51	Talbot	1	—	—	1	—	—	2
52	Unic	—	4	—	—	—	—	4
53	White	—	—	—	1	—	—	1
	Razem we wrześniu 1928	77	63	2	23	48	17	230

	Ilość: Osobowe użyteczności wł.	Ilość: Osobowe dorożek	autobusów	ciężarowych	specjal.	motocykli	Razem
do 1.I.28 r.	2188	1925	15	862	8	471	5469
w styczniu 28 r.	39	63	—	8	2	3	115
w lutym	25	55	3	12	2	3	100
w marcu	69	69	1	21	—	7	167
w kwietniu	73	36	4	23	1	15	152
w maju	53	49	1	19	1	15	138
w czerwcu	58	34	2	17	1	13	125
w lipcu	70	37	3	17	1	9	137
w sierpniu	68	61	13	41	—	16	199
Ogółem do 1.X.28 r.	2730	2392	44	1043	64	569	6832
Przerej. na Woj. w miesiącach: marcu, kwietniu, maju, czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu	101	31	1	16	—	16	165
Pozostało w dn. 1.X.1928 r.	2619	2361	43	1027	64	553	6667

Powiatowy Zarząd Drogowy w Bydgoszczy komunikuje, że na szosie wojewódzkiej Bydgoszcz — Fordon w 8 km. urządzony będzie objazd prowizoryczny z powodu budowy wiaduktu kolejowego. Prace potrwają od 5 października b. r. do 15 maja 1929 r. Przejazd w tem miejscu będzie dla ruchu samochodowego utrudniony.

Wydział Powiatowy w Nowym Tomyślu zawiadamia, że w związku z podjęciem robót renowacyjnych na drogach bitych tut. powiatu, wynikną następujące przerwy wzgl. utrudnienia w ruchu komunikacyjnym:

I. Szosa wojew. nr. 9 — odcinek Bolewice — Grońsko w klm. 6,8 — 7,6 — utrudnienie w ruchu komunikacyjnym w czasie 30.X — 6.XI r. b.

II. Szosa wojew. Grodzisk — Zbąszyń — odcinek Przyprostynia w klm. 43,1 — 43,9 — utrudnienie w ruchu komunikacyjnym w czasie od 8.XI do 16.XI r. b.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Piotrkowie podaje do wiadomości, iż z powodu rozpoczęcia robót przy przebudowie nawierzchni na klm. 113-ym drogi Wieluńskiej (Piotrków-Bełchatów) komunikacja na odcinku Woźniki-Budków wspomnianej szosy zostaje przerwaną na okres od 22 października do 10 listopada 1928.

Objazd dla wozów i samochodów ciężarowych oraz autobusów na Wolę Kamocką-Wadlew, dla lekkiego ruchu drogą gminną przez wieś Woźniki i Budków.

Zestawienie wyników Raidu Wojewódzkiego Łódzkiego Automobil-Klubu

	Nazwiska i marka sam.	Litr.	Przeciętna na Raid	Przeciętna na próbę	Pkt. karne za I etap	Pkt. karne za II etap	Pkt. karne za próbę	Pkt. dodatnie z § 19	Pkt. ujemne z § 18	Razem	Klasyfikacja za I etap	Klasyfikacja za II etap	Klasyfikacja za próbę	Klasyfikacja Ogólna
1.	Ramisch — Studebaker	5746	40	50	0.99	0.41	1.41	2	—	— 0.81	5	1	3	IV
2.	Starke — Studebaker	5151	55	60	3.77	3.04	5.31	8	9	— 4.12	15	4	13	VII
3.	Triebe — Buick	4514	40	50	0.63	7.21	1.20	2	—	— 7.04	2	12	2	XII
4.	Seydel — Buick	3330	50	60	—	wycofany z powodu wypadku								
5.	Czylingarian — Buick	3330	40	60	1.01	5.40	2.21	2	—	— 6.62	6	8	5	X
6.	Wolf — Pontiac	3090	40	—	1.88	wycofany z powodu wypadku								
7.														
8.	Plihal — Oldsmobile	3005	45	60	5.29	4.00	4.07	4	10	—19.36	17	5	10	XVI
9.	Poznański — Austro-D.	2991	50	60	1.20	5.43	6.19	6	—	— 6.82	8	9	15	XI
10.	Fischer — Studebaker	2416	45	60	wycofany z powodu defektu w motorze									
11.	Eisert — Tatra	2308	55	60	0.71	13.64	3.65	20	—	+ 2.00	3	15	9	II
12.	Bechtold — O. M.	1990	45	50	1.06	7.70	9.72	10	—	— 8.48	7	13	16	XIV
13.														
14.	Kebsch Al. — Austro-D.	2991	55	60	4.64	5.37	1.98	8	—	— 3.99	16	7	4	V
15.	Küster W. — Tatra	1677	50	50	2.70	5.94	5.11	15	—	+ 1.25	14	11	12	III
16.	Küster K. — Tatra	1055	40	40	0.90	1.12	0.88	5	—	+ 2.10	4	2	1	I
17.	Kebsch Ad. — Essex	2487	40	50	1.43	5.72	3.49	5	—	— 5.64	10	10	8	IX
18.	Strobach — Essex	2487	40	50	1.51	4.95	2.54	5	—	— 4.00	11	6	6	VI
19.	Tesche — Austro-D.	2991	40	60	0.61	8.44	5.63	2	—	—12.68	1	14	14	XV
20.	Steigert — O. M.	1990	55	60	10.28	1.89	2.83	20	4.64	— 4.64	9	3	7	VIII
21.	Schweikert — O. M.	1990	50	50	2.31	15.85	4.23	15	—	— 7.30	13	16	11	XIII

Ciemna i raczej ponura sylweta niczem nie zdradza, że kryje ona w sobie piękno popularnej lazurowej groty.

. A potem już pełne morze. Ogromna tarcza księżyca przecięła morze srebrzystą, połyskującą i mieniącą się smugą swego odbicia.

Pomimo dotkliwego chłodu staliśmy długo na górnym pokładzie, zafascynowani potęgą i tajemniczością otoczenia.

* * *

Ledwie słońce wydostało się ponad horyzont, już byliśmy znów na pokładzie.

Morze złe z wieczora, zupełnie uspokoiło się.

Okręt nasz, odrzucając na boki spienione zwały fal, niczem potężny pług równe skiby, zdążał w kierunku rysujących się w dali słonecznych brzegów sycylijskich.

U stóp wspaniałej Monte Pellagrino staje się coraz bardziej uchwytną linja jasnych zaróżowionych słońcem porannem, domów.

To Palermo.

Zbliżamy się do portu. Na tle masy ciemnych okrętów, tu i owdzie rozsiane gibkie i zręczne żaglówki rybackie, to znów sunące z nosami wyrzuconemi ponad linję wód, szybkie motorówki.

Rozradowani cudownym słonecznym nastrojem, podnieceni oczekującemi nas emocjami wyścigowemi i nowemi wrażeniami w nieznanej nam egzotycznej krainie, szybko opuszczamy okręt.

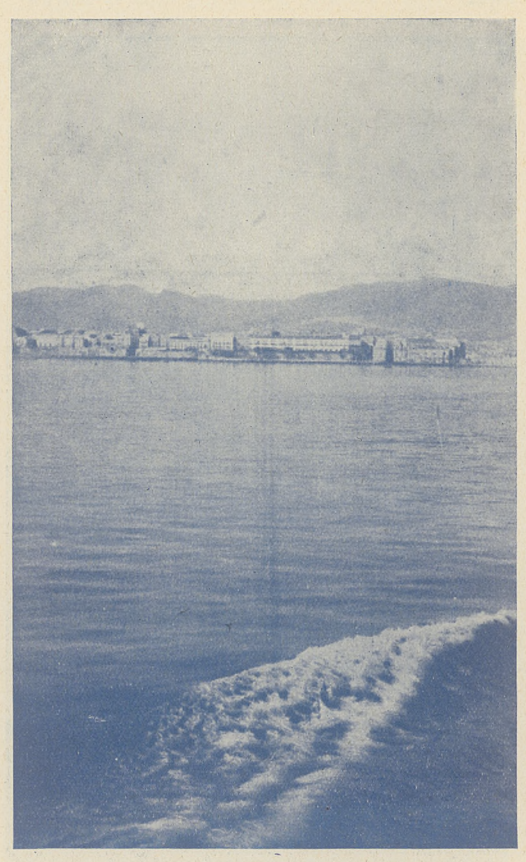
Wkrótce i nasz ADR wydostał się z czeluści podpokładowych. Zahuśtał się na linach wysoko w powietrzu, a potem powoli zaczął się opuszczać ku ziemi.

Znów formalności celne i paszportowe, celebrowane naturalnie z całem namaszczeniem, potem pożegnanie z wyższym urzędnikiem firmy ekspedycyjnej, który poza uściskiem dłoni poprosił jeszcze o mały, choćby 10-lirowy „pour boir" — i do hotelu.

Rozbiliśmy swe namioty, — to naturalnie tylko zwrot retoryczny — w pięknych i luksusowych pokojach w Hotel des Palmes. Nawiązujemy orjentacyjną rozmowę z młodym i pełnym godności lokajem, podającym nam śniadanie do numerów. Wyjaśnił nam on między innemi, że pochodzi z Medjolanu i że nie ma nic wspólnego — tu pogardliwy ruch ustami —z tutejszą ludnością, składającą się z próżniaków, leniuchów i wydrwigroszów.



Palermo. Szybko opuszczamy okręt.



Okręt, odrzucając zwały fal, zdążał do brzegów sycylijskich.

Te cechy charakteru spotkać można, wprawdzie wszędzie na świecie, we Włoszech jednakże, jako w kraju sztuki i słońca, są one, trzeba przyznać, bardzo usilnie kultywowane.

Tem nie mniej definicja ta, tembardziej, że do pewnego stopnia nie była ona już dla nas niespodzianką, w niczem nie popsuła radosnego poczucia pobytu na Sycylji.

* * *

Lido — Mondello, to cudowne, urocze miejsce, gdzie nie wiadomo czem bardziej się zachwycać, czy olbrzymiemi o liściach pierzatych palmami, czy morzem, mieniącem się całą gamą kolorów, od głębokiego szafiru do zielonkawego turkusa, czy też słońcem, w gorących promieniach którego błyszczą najczystszą bielą domy, skrzą się, niczem brylanty, drobne kamyki, połyskują fale.

Z wielkiego tarasu restauracyjnego, wysuniętego w morze, wpatrujemy się w lazurową jego toń, tak niesłychanie przezroczystą, że dokładnie widać leżące na dnie mikroskopijne muszle i oddzielne kamyki.



Próba ucięcia „ziela" dłutkiem samochodowem nie dała rezultatu.



W objęciach olbrzymich kaktusów.

Z Palermo do Lido — Mondello samochodem jedzie się zaledwie 20 minut przez park La Favorita o bujnej roślinności, zamieniającej chwilami drogę w prawdziwy zielony tunel.

W pewnym momencie wjechaliśmy pomiędzy olbrzymie kaktusy. Mój ADR, przecież nie ułomek, zupełnie zginął wśród nich.

* * *

Dzień spędzony na dorocznych wyścigach automobilowych Targa Florio, to jeden splot wrażeń, emocji i zachwytów.

Skreśliłem je oddzielnie w jednym z poprzednich numerów Auta, nie będę więc do nich już powracać, twierdzę tylko, że potęga naszego sportu, w tak dzikiem i pięknem obramowaniu natury, wywołuje wrażenie niezatarte.

* * *

Trzeciego dnia ruszyliśmy w dalszą tułaczkę, białą pylną szosą, wijącą się pomiędzy morzem, a urwistemi skałami.

Rozrzucone przy drodze olbrzymie agawy, ogromnie tentują moją żonę. Chciałaby przywieźć do Polski pamiątkę w postaci łodygi po kwiecie agawy, łodygi mierzącej ni mniej ni więcej tylko 3 metry w górę i 40 cm. obwodu. Próba ucięcia tego „ziela" dłutkiem samochodowem naturalnie nie dała rezultatu.



Cudowne Lido-Mondello.

Koło miasteczka Cerda oddalamy się od morza i skręcamy na szosę, na której poprzedniego dnia odbywały się walki automobilowe.

Tor Targa Florio, z jego wirażami co 20 metrów, mostkami kamiennemi nad przepaściami, wzniesieniami i spadkami. Tor, na którym już od kilku lat walczą z niesłychanemi trudnościami najlepsi mistrzowie kierownicy na najlepszych maszynach o palmy pierwszeństwa.

Każdy automobilista zrozumie, w



Miejsce, w którem zginął hr. Masetti.

jak podniosłym nastroju, z jakim pietyzmem i zaciekawieniem wjeżdżamy nań.

Czem dalej jechaliśmy, tem bardziej podziwialiśmy niesłychaną umiejętność, wytrzymałość i odwagę tych, co potrafią tutaj osiągnąć na 500 kilometrach przeciętną 75 klm. na godzinę.

Za jednym ze skrętów, nawet dość łagodnym, widzimy skromny pomnik, wystawiony sławnemu kierowcy, hr. Masettiemu, w miejscu, w którem tracąc panowanie nad nerwami, zakończył życie.

* * *

Późnym już wieczorem wjeżdżamy do przylepionego do szczytu góry miasta Petralia.

Wszystko tu z szarych płyt kamiennych, chodniki, jezdnie, domy i nawet podłogi w nich.

Wskazują nam hotel. Szary, zimny dom kamienny, przylepiony do olbrzymiej skały. A no trudno, pod tym względem we Włoszech, poza dużemi miastami, wielkiego wyboru niema.

Po godzinnej pracy udaje się nam wjechać ADR-em z wąziutkiej ulicy w bramę, zaledwie o 10 centymetrów szerszą od naszej maszyny.

Pojawienie się nasze w restauracji zrobiło wielkie wrażenie. Siedzący obok przy stoliku przedstawiciele miejscowych wyższych sfer, obserwują każdy nasz ruch, każą nawet podawać brakujące nam szczypce do orzechów. W końcu jeden z nich wstaje i z wielką powagą i godnością wręcza mi swój bilet: Enrico Leone, Maestro di Musica.

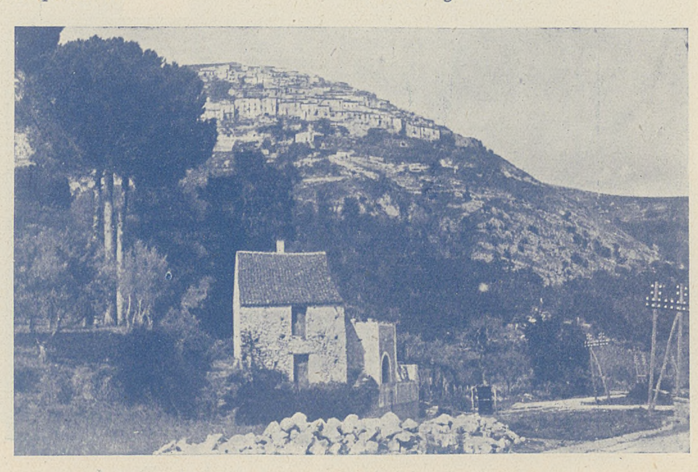
Z odpowiednim ukłonem przyjmujemy tę prezentację, a potem we dwóch z kolegą Widawskim podchodzimy do pana Maestro i godnie wręczamy jemu i towarzyszom nasze karty. Wrażenie kolosalne.

Dalej do Taorminy prowadzi niesłychanie kręta droga przez szczyty i zbocza gór, na wysokości od 800 do 1000 metrów, przez szereg egzotycznych miast, poprzylepianych do szczytów gór, robiących zdala wrażenie jakichś raczej fantastycznych budowli termitów, niż siedlisk ludzkich.

Gangi — Nicosia — Troina — Randazzo, stare, zmurszałe osiedla, o mieszkaniach wykutych w skale, jedynie ze ścianą frontową sklejoną z płyt kamien-



. . . kręta droga przez szczyty i zbocza gór . . ,



Gangi — Nicosia, miasta przylepione do szczytów gór . . .

nych. Na zboczach gór cmentarze przystrojone strzelistemi cyprysami.

Koło Cerami wspinamy się gwałtownie pętlami na przełęcz 1100 mtr., potem pod Troiną z trudem przesuwamy się przez wyrwy w szosie i resztki mostów, zerwanych podczas trzęsienia ziemi, które miesiąc przed tem miało miejsce.

Wszystko to niesłychanie ciekawe, zajmujące, a przedewszystkiem tak krańcowo odmienne od tego, na co przyzwyczailiśmy się patrzeć w Europie.

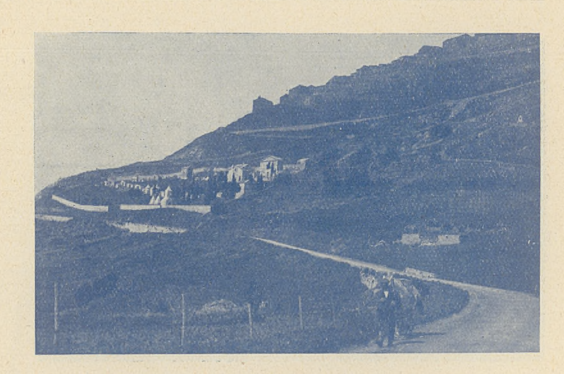
* * *

W Cesaro drogę zagrodził nam jakiś samochód, ciągniony na łańcuchach przez ciężarówkę.

Poznajemy znajomą parę niemiecką, która na wspaniałym dwumiejscowym Duesenbergu o karoserji, pokrytej całkowicie skórą wężową, przed nami wyjechała z Palermo do Taorminy.

Jechali również torem Targa Florio i podczas improwizowanej próby szybkości na wirażu pękła im półośka. Zabraliśmy niemkę do naszej karety. Jej towarzysz, ciągniony na łańcuchu, przyjechał do Taorminy dopiero w 6 godzin po nas, w stanie nie do opisania.

On zalany błotem od stóp do głów, maszyna z z całym przodem pogniecionym o tył ciężarówki. Oliwne hamulce Duesenberga działały w ten sposób, że raz maszyna stawała jak wryta, raz znów, pomimo pedału do deski, waliła w tył ciężarówki, w zależności od tego, czy jechali pod górę, czy z góry.



Na zboczach gór cmentarze...



Koło Cerami wspinamy się pętlami na przełęcz.

Niemiec o wrażeniach swych co do maszyny i podróży na niej potrafił tylko wykrztusić: „Miserabel, miserabel!".

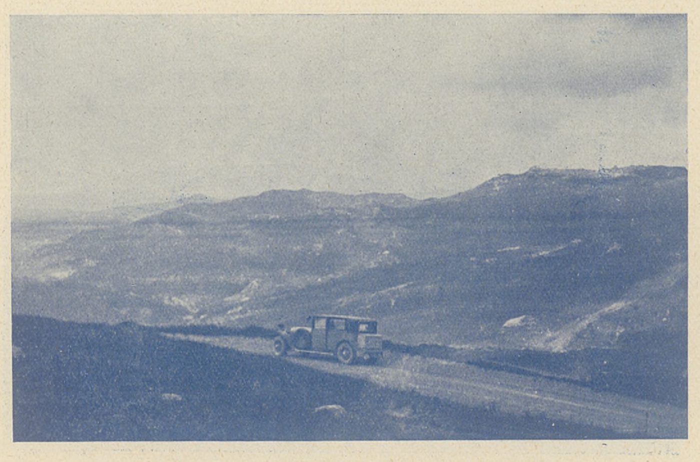
* * *

Za Randazzo wjeżdżamy w obręb działania Etny.

Olbrzymia przestrzeń pokryta lawą z ostatniego wybuchu z 1923 r.

W koło wszystko czarne, brak jakiejkolwiek roślinności, niczem w olbrzymiej kopalni węgla. Domy, kościoły, płoty z lawy. Czarna szosa przecina olbrzymie zwały podziemnego żużlu.

Etna, sprawczyni tego piekła, śnieżny szczyt, kryje w chmurach i dymnych obłokach.



Za Randazzo wjeżdżamy w obręb działania Etny.

W chwilę zaledwie potem widok się zmienia, jakby pod działaniem różdżki czarodziejskiej. Ukazuje się morze szafirowe, pola usiane winnicami, roślinność bujnie wegetująca na niezwykle urodzajnej glebie, będącej niczem innem jak dawną lawą.

Zjeżdżamy na sam brzeg morza. Przed nami na wysokiej górze, schodzącej tarasami ku morzu, okrytej przewspaniałą roślinnością, Taormina, jeden z najcudniejszych zakątków świata.

Zatrzymujemy się w hotelu San Domenico, dawnym klasztorze dominikańskim.

Przy pełnym komforcie nowoczesnym, charakter dawnych cel-

Za Randazzo. Czarna szosa przecina zwały lawy.



Mieszkania wykute w skale...



Wejście do ogrodu w hotelu San Domenico.

utrzymany w granicach możliwości. Drzwi, zamki i klucze, częściowo umeblowanie — dawne. Lampki oliwne, przystosowane do elektryczności. Lustra umieszczone w drzwiach szaf, ale od wewnątrz.

Ogród — to prawdziwe marzenie. W kilku poziomach rozłożony na stoku góry z widokiem na morze, leżące o kilkaset metrów niżej, z wspaniałemi kwiatami, drzewami cytrynowemi, pomarańczowemi i figowemi. Szereg urn i obelisków starożytnych upiększa alejki.

Dobrze się tu żyło braciom Dominikanom.

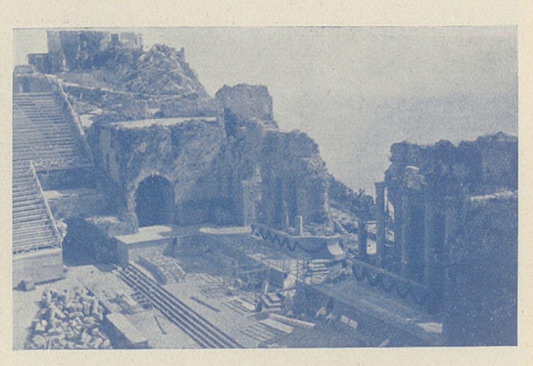
Z okien widać brzeg morski na przestrzeni kilkunastu kilometrów, a w dali na horyzoncie rysuje się płaską linją, rozłożona na ogromnej przestrzeni, śniegiem u szczytu stale ubielona, groźna i tajemnicza Etna!



Śnieżny szczyt Etny kryje się w chmurach...



W hotelu San Domenico.



Piękne ruiny teatru greckiego.

W śródmieściu dobrze zakonserwowane, piękne ruiny starożytnego teatru greckiego z epoki hellenistycznej. Z górnej części amfiteatru, rozciąga się przepiękna panorama na morze i Etnę.

Wspaniałe są arcydzieła sztuki średniowiecznej, ale dopiero patrząc na wytwory sztuki greckiej, odczuwa się prawdziwe piękno wolne od wszelkiej afektacji, piękno ujmujące swą prostotą i czystością linji.



Na wysokiej górze... Taormina...

Człowiek jest stworzenie, pod względem wrażeń nienasycone. Ciągle pragnie czegoś nowego, bez żalu też opuszcza rzeczy i miejsca widziane, wyruszając w świat nieznany.

Stwierdziliśmy to na sobie. Wyjątek stanowiła Taormina.

Ten przepiękny zakątek, przybrany w zieleń i kwiaty od stóp do głów, rozgrzany wspaniałem słońcem, otulony szafirowem ciepłem morzem, opuszczaliśmy z prawdziwą i wielką przykrością, a zarazem mocnem postanowieniem powrotu doń.

Oby się to ziściło!

(Dok. n.).

Pani Halina Regulska na samochodzie Fiat 509, pierwsze wyróżnienie Jury za najpiękniejszą całość.

Kpt. Ryl na samochodzie Studebaker, pierwsza nagroda w publicznem głosowaniu.

Pan Stembartt na samochodzie Alfa Romeo, drugie wyróżnienie Jury i druga nagroda w głosowaniu publicznem.

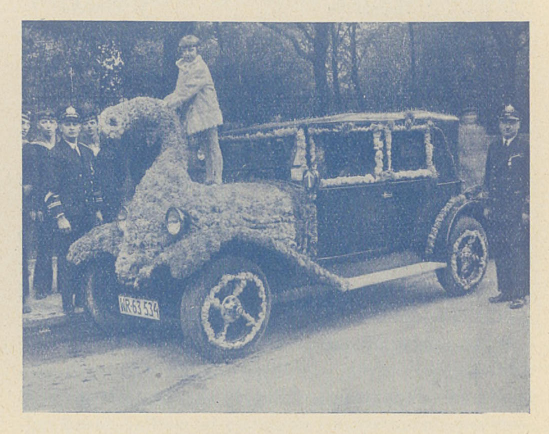
Konkurs piękności samochodów

W niedzielę 7 października Automobilklub Polski zorganizował doroczny konkurs piękności samochodów, z którego całkowity dochód przeznaczony został na rzecz Polskiego Białego Krzyża. Konkurs ten wzbudził ogromne zainteresowanie wśród firm samochodowych i osób prywatnych, które zgłosiły aż 70 pięknych wozów. Niemniejsze było zainteresowanie publiczności, tak iż w rezultacie impreza pod każdym względem udała się znakomicie.

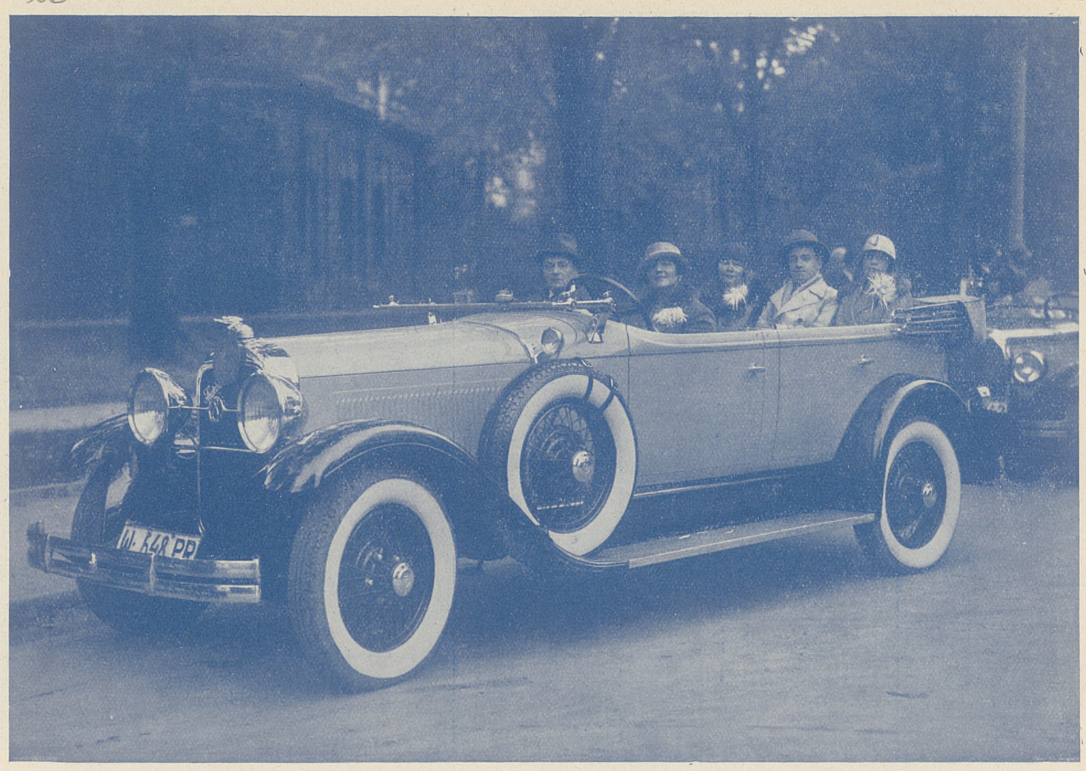
Konkurs zaszczycił swą obecnością pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, w otoczeniu członków Rządu i przedstawicieli wojskowości. Na terenie „Łobzowianki" gdzie impreza została urządzona, dała sobie rendez-vous cała elegancka Warszawa, ze wszystkiemi wybitnemi osobistościami ze świata politycznego, przemysłowego, literackiego, teatralnego i sportowego na czele.

W konkursie tegorocznym wprowadzono cieka-

Przed stołem Jury.



Udekorowana Tatra p. Kuczewskiego.



Pani Marja hr. de Lavaux na samochodzie Studebaker, trzeca nagroda w publicznem głosowaniu.

wą inowację, która w wybitnym stopniu powiększyła zainteresowanie licznie zgromadzonej publiczności. Oto niezależnie od orzeczenia Jury, które wyróżniło trzy samochody przedstawiające łącznie z obsadą najpiękniejszą całość, widzowie mogli w drodze publicznego głosowania wybrać samochody o najpiękniejszych linjach. Głosowanie to dało następujące wyniki:

1.	Samochód Studebaker	prowadzony przez	p. kpt. Ryla
2.	„ Alfa Romeo	„ „	p. Sztembartta
3.	„ Studebaker	„ „	p. Marję hr. de Lavaux
4.	„ Studebaker	„ „	p. Radkusa
5.	„ Austro Daimler	„ „	p. Seńkowskiego
6.	„ Fiat	„ „	p. Halinę Regulską.
7.	„ Hupmobile	„ „	p. Prusaka

Jury, w skład którego weszli pp.: mjr. Dunin-Wąsowiczowa, Wanda Jewniewiczowa, Marja Nevé, Ryszard Borman, Wacław Borowski, Stefan Fuchs, Jan Maryański, Michał Mościcki, Mieczysław Rappe, Janusz Regulski, Zygmunt Wachowski i Adolf Załęski, wyróżniło za najpiękniejszą całość, łącznie z obsadą, trzy następujące samochody: Fiat prowadzony przez panią Regulską, Alfa Romeo prowadzony przez p. Stembartta i Cadillac prowadzony przez panią Grodzieńską. Fakt, iż mały seryjny Fiat uzyskał pierwsze wyróżnienie przed wspaniałym sportowym wozem Alfa Romeo, przypisać należy temu, że kierowca Alfy był rażąco nieodpowiednio ubrany. A w klasyfikacji „za najpiękniejszą całość" szczegół ten miał ogromne znaczenie.

Czy nie pieniądze wyrzucone w błoto?

Refleksja ta nasuwa się mimowoli, na widok prac dokonywanych obecnie na szosach w okolicach Warszawy i innych miast, w celu ulepszenia stosownie do nowoczesnych wymagań ruchu kołowego — nawierzchni tych dróg. Asfaltowanie i sylikatowanie dróg podmiejskich ma doprowadzić je wreszcie do porządku i zapewnić długotrwałość. Nie wątpię, iż Dyrekcje Robót Publicznych, pod kierownictwem których prace te są dokonywane, obliczyły skrupulatnie grubość wrstwy nawierzchni i ugniatają je według zasad największej wytrzymałości z uwzględnieniem najcięższego ruchu kołowego. Wrażenie, jakie na każdym prace te musiały wywrzeć to, że rzecz ta jest nareszcie traktowaną solidnie, i że nasze władze drogowe doszły wreszcie do przeświadczenia, że tanie łatanie i doraźne naprawy w sumie więcej kosztują, niż raz wreszcie porządnie i kosztownie wykonana robota. Jednak choć to twierdzenie jest ogólnie na świecie przyjętym aksjomatem i bezwarunkowo nie może być ono, już przez nikogo zaprzeczonem — ja śmiem twierdzić, że jest to wyrzucenie jeszcze raz pieniędzy w błoto. Nie warto przebudowywać szos — nie-

warto wydawać wielkich pieniędzy na ich solidne reperowanie, gdyż i tak nic z tego nie będzie, i w dalszym ciągu będziemy jeździli po dziurach i wybojach. Tak — nie jest to żaden paradoks — ale, dla znającego nasze stosunki, wyraźna rzeczywistość. Póki nad wozami frachtowymi i furmankami chłopskimi nie zostanie roztoczona surowa kontrola, iluzoryczne będą wszelkie asfaltowania i sylikatowania szos. Niema bowiem tak solidnie zbudowanej drogi, niema tak twardej nawierzchni, której nie możnaby rozbić i zniszczyć, używając do tego odpowiedniej siły i ciężaru. Ten ciężar nasi furmani natychmiast dostarczą, przeładowywując w dalszym ciągu swe wozy, i używając w dalszym ciągu wąziutkich obręczy na kołach. Im lepszą i gładszą będzie szosa, tem bardziej przeładowywać będą ci wandale swe wozy, gdyż zasadą ich jest ładować wóz do tej wysokości, do jakiej tylko konie są w stanie go uciągnąć. Im gładszą będzie droga, tem większy ciężar będą mogły one poruszyć — i dlatego im lepiej zreperowaną jest szosa, tem szybciej następnie zostanie ona zniszczoną. I dlatego niezrozumiały dla mnie jest upór Ministerstwa i Dyrekcji Robót Publicznych w doprowadzeniu dróg do porządku, gdyż wiadomo, że w wyścigu tym zwycięstwo należeć będzie nieodwołalnie do furmanów. A wszak od długich lat istnieją już przepisy, określające najmniejszą szerokość obręczy na wozach! Cóż z tego, gdy powołane do wprowadzenia tych przepisów w życie organa (zależne od Ministerstwa Spraw Wewnętrznych) nie chcą czynić przykrości furmanom na drogach i dobrotliwie tolerują zaciekłe niszczenie dobra publicznego, jakiem są szosy. Wiele razy sprawę tę poruszałem wobec przedstawicieli władz miarodajnych, słyszałem zawsze stereotypową odpowiedź, iż rzecz ta musi być prowadzoną bardzo stopniowo, gdyż narazi ona na straty licznych furmanów i kmiotków i wywoła ich niezadowolenie. Jakby to jakiekolwiek rozporządzenie mogło być wprowadzone stopniowo!! Wiemy co to znaczy. To tolerowanie w dalszym ciągu dawnego stanu rzeczy do chwili, gdy warunki będą już o tyle nie do wytrzymania, że rozporządzenie będzie musiało być energicznie wprowadzone z dnia na dzień. Czyż nie było tak z oświetleniem furmanek na drogach i z wiejskiemi klozetami, którymi notabene Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zajmowało się z taką gorliwością, choć była to sprawa znacznie mniej ważna od obręczy na kołach wozów — i z wielu, wielu innymi rozporządzeniami i ustawami. Nie! — w tolerowaniu w dalszym ciągu wykroczeń przeciw przepisom o obciążeniu pojazdów i o szerokości ich obręczy, widać aż nazbyt wyraźnie demagogiczne tendencje naszych władz. Jednak mało naprawdę w tem logiki. Z jednej strony nie chce się narazić na straty pewną grupę zarobkującą, a z lekkiem sercem naraża się na straty, które ponosi ona wskutek złego stanu dróg, całą ludność — i na koszta napraw, które w rezultacie ponosi również ta ludność. A teraz zapytanie? — Kto płaci podatki na utrzymanie dróg? — O ile mnie wiadomo furmani grosza na ten cel nie dają. Naprawdę pora już z tem skończyć i gdy z jednej strony Ministerstwo Robót Publicznych przystąpiło do stosowania nowoczesnych metod budowy dróg, to ze swej strony Ministerstwo Spraw Wewnętrznych winno bezwarunkowo niezwłocznie i energicznie wprowadzić w życie wszelkie przepisy i zarządzenia zmierzające do ochrony tych dróg — w przeciwnym razie wydane miljony będą naprawdę pieniędzmi wyrzuconemi w błoto. *Mn.*

Przyszłość kierowcy.

Jak donoszą pisma wiedeńskie, kierownik pierwszej kliniki chirurgicznej uniwersytetu wiedeńskiego, prof. dr. Eiselberg, wystąpił z bardzo energicznym protestem przeciwko wzrastającym z roku na rok wypadkom samochodowym — wypadkom, które mniej, zdaniem prof. E. szkodzą samym kierowcom, niż wszystkim, ich otaczającym. Prof. E. twierdzi, iż, jeśli kierowca czuje pasję do ryzykowania całości swych kości, to jest to jego sprawa prywatna, niema on jednak absolutnie żadnego prawa narażania na szwank całości innych jednostek. Wreszcie prof. E. domaga się od władz austrjackich jaknajenergiczniejszego wystąpienia w kierunku ukrócenia nadmiernej ilości wypadków, przedewszystkiem przez jaknajostrzejsze karanie za przekraczanie szybkości jazdy, która, zdaniem prof. E., winna być znacznie mniejsza, niż dotychczas wyznaczona.

Ta wzmianka dziennikarska nasuwa przeróżne refleksje, niezawsze pozwalające patrzeć różowo na przyszłość kierowcy, tembardziej, iż mówiąc tak z ręką na sercu, prof. E. ma — rację. Gdzieś w maju czy czerwcu r. b. czytałem w jednem z pism niemieckich ciekawe zestawienie przyczyn nieszczęśliwych wypadków samochodowych. Statystyka ta dla kierowcy jest wręcz ponurą: 2,7% — to niedomagania mechanizmu, 19,2% — to przechodnie, 1,1% — to wypadki, nie dające się ująć w żadną kategorję, które to wypadki powoływana statystyka zaliczała do rzędu „siły wyższej" i wreszcie — 77% — to wina kierowcy, polegająca przedewszystkiem na zbyt szybkiej jeździe. Taka statystyka, łącznie z powołanym profesorem, który zgodziłby się na dowolne szybkości samochodów wtedy, gdyby kursowały one w warunkach kolei żelaznych, o ile jest prawdziwą — jest istotnie zastraszającą i nie wróży przyszłości kierowcy nic dobrego. Nie można jednak porównywać kolei z automobilizmem, w szczególności w mieście. Przypatrzmy się bowiem przeszkodom, z jakimi ma automobilista do czynienia na ulicach miasta.

Zaliczyć do nich wypada przedewszystkiem:

1. spacerowiczów, poruszających się z szybkością maksimum 4 klm./godz., t. j. 1.1 mtr./sek.

2. przechodniów, idących szybko i pojazdy, posuwające się stępa — 6 klm./godz., lub 1,65 mtr./sek.

3. biegnących, pojazdy konne, posuwające się kłusem i wolno posuwających się rowerzystów — 10 klm/godz., lub 2,75 mtr/sek.

4. rowerzystów — przeważnie na szosie — w tempie 15 klm/godz., lub 4,2 mtr/sek.

Pomijam w tym wykazie motocyklistów, do nich bowiem w pewnym, jeśli nie dużym stopniu, odnosić się mogą powyższe uwagi. Motocyklizm, jako mniej u nas rozwinięty, nie jest dla wypadków tak niebezpiecznym, jak automobilizm.

Jeśli porównamy szybkości powyżej omówionych czterech kategoryj czynników, składających się na ruch uliczny — a nie mówię tu jeszcze o tramwajach, zakładając, iż posuwają się one po szynach, po których samochody w zasadzie nie jeżdżą — z szybkościami, dozwolonemi dla pojazdów mechanicznych, to nie zdaje się ulegać wątpliwości, iż w punktach ruchliwych, na skrzyżowaniach ulic, na ulicach mniej oświetlonych, na przejazdach kolejowych i t. p. szybkości, dozwolone przez ustawę, są stanowczo zbyt wielkie, przyczem pamiętać tu odrazu należy o tem, iż w miejscach, nieokreślonych cytowanemi czterema kategorjami, automobilista rozwija szybkości zawsze przekraczające dozwoloną normę. Automobilista musi tedy brać pod uwagę wszystkie możliwe, dające się i nie dające się przewidzieć wypadki, jeśli pragnie uniknąć fatalnego w skutkach zderzenia. Szybkość 36 klm/godz. przenosi samochód na przestrzeni 10 mtr/sek, szybkość 72 klm/godz. — na przestrzeni 20 mtr/sek. Według normalnych danych życiowych, hamowanie w wypadku szybkości pierwszej wymaga około 9 metrów, t. j. mniej-więcej 2 sekund, w wypadku szybkości drugiej około 35 metrów, t. j. około 5 sekund czasu, wszystko to przy założeniu, że hamulce działają należycie. Równocześnie zauważmy, iż droga hamowania i czas hamowania nie stanowią wielkości równoznacznych, gdyż czas hamowania składa się przedewszystkiem z czasu działania hamulca, powtóre zaś o wiele może ważniejszego okresu czasu, zorjentowania się kierowcy, czasu przebiegu psychologicznej reakcji, jaki upływa od chwili stwierdzenia konieczności hamowania do chwili rozpoczęcia hamowania. Kierowca musi nie tylko błyskawicznie zauważyć, lecz niemniej szybko z objawów zauważonych wyciągnąć wniosek, decydujący o jego postępowaniu. Podstawą dobrego działania systemu rozpoznawania u kierowcy jest stałe napięcie uwagi, czyli wola, która przy pomocy zmysłów wzroku, słuchu, dotyku i równowagi pozwala na dostrzeżenie nietylko najmniejszej zmiany pracy silnika, lecz wszystkich objawów życia ulicznego, jakie rozgrywają się stale wokół niego. Prawie automatycznie musi on badać stan przyrządów mierniczych, umieszczonych na specjalnej tablicy pod kierownicą i równocześnie badać ulicę przed sobą i za sobą zapomocą lusterka, umieszczonego obok kierownicy. Słuch pomaga mu przy kontrolowaniu sprawności działania silnika, zmysł dotyku daje znać o stanie resorowania, poczucie równowagi zapobiega wychylaniu się maszyny ze stanu jej należytej przyczepności do drogi, jednem słowem, mózg kierowcy jest w stałem napręzeniu. Kierowca senny, kierowca, którego mózg pod wpływem przemęczenia czy podniet zewnętrznych nie pracuje z całą świadomością, jest prawdziwem niebezpieczeństwem ulicy, szczególniej, jeśli zewnętrzną podnietą jest alkohol, powodujący lwią część wypadków. Układ nerwowy człowieka przypomina sieć telefoniczną, gdy jednak prąd elektryczny przebiega po przewodach metalowych z wielką szybkością, to szybkość, z jaką układ nerwowy przenosi wrażenia do świadomości, nie przekracza 33 mtr/sek. z wyjątkiem nerwów czucia, które przejmują wrażenia z szybkością 132 mtr/sek. Ucho nasze rozróżnia poszczególne dźwięki tylko wtedy, gdy szybkość ich nie przekracza 1/15 sekundy, powyżej tego ułamka słyszymy szmer stały, niemniej jednak każdy defekt silnika zostanie przez kierowcę zauważony, jakkolwiek np. przy silniku o 3000 obr/min. słyszymy stały szum, nie rozróżniając poszczególnych dźwięków. W tych warunkach naszej organicznej odporności na przejawy życia zewnętrznego nie każdy organizm nadaje się do przezwyciężenia przeszkód, nasuwających się kierowcy przy prowadzeniu samochodu czy motocykla z punktu widzenia zupełnego bezpieczeństwa. W Niemczech np. motocykle o pojemności do 200 ccm wolne są od wyjednywania zezwoleń na prawo kursowania i od praw jazdy. A jednak motocykle te rozwijają szybkości częstokroć powyżej 20 mtr/sek. Jeśli zauważymy niewystarczającą odporność kierowcy takiego motocykla, odporność nerwową, to pojmiemy, iż motocykl taki stanowić może istotnie niebezpieczeństwo.

Dla zorjentowania się przytaczam tu przykład. Pierwszorzędny pod względem technicznym samochód posuwa się z szybkością 72 klm/godz, w biały dzień po prostej i równej drodze. Droga jest sucha, bez kurzu i mało ruchliwa — jak daleko sięgnąć okiem, nie widać najmniejszej przeszkody. Nagle z odległości 20 mtr. przed posuwającym się samochodem wynurza się z przydrożnego rowu dwoje dzieci, posuwających się z szybkością 2 mtr/sek. W następnej sekundzie rozgrywa się proces taki: kierowca przeraża się, że jest jednak panem swych nerwów, hamuje ostro, nie wiedząc, czy dzieci przetną drogę jego jazdy, czy staną, zauważywszy posuwający się samochód, czy wreszcie cofną się. Conajmniej pół sekundy upływa od chwili postanowienia hamowania do chwili jego rozpoczęcia — a przez te pół sekundy samochód przesunął się o dalsze 10 mtr. w

kierunku nagle zauważonych dzieci. Ponieważ hamulec zmniejsza szybkość samochodu mniej-więcej o 6 mtr. na sekundę, trwa zaledwie sekunda do chwili zrównania się samochodu z dziećmi. W przeciągu tej właśnie sekundy musi rozstrzygnąć się owe „być albo nie być" katastrofy. Jeśli kierowca skręci samochodem szybko w lewo, sprowadzić może zarzucenie. Załóżmy, iż zdecydował się — ocenił warunki — wymija dzieci szczęśliwie, dziękując Bogu za uniknięcie wypadku lub klnąc nieprzystojnie. Gdyby jednak wypadek był nastąpił, sędzia niewątpliwie zapytał-by: czemu jechałeś z szybkością 72 klm/godz.? Przy 60-u wypadku nie było-by. A to są przecież wypadki, które zdarzają się najbardziej wytrawnym i doświadczonym kierowcom, wypadki absolutnie od nich niezależne.

Próba analizy warunków, w jakich znajduje się przy dzisiejszym stanie techniki samochodowej dzisiejszy kierowca, nie pozwala wróżyć mu różowej przyszłości. Bądź-co-bądź, samochód ze swej istoty, ze swego przeznaczenia, jest narzędziem „pożerania" przestrzeni i czasu. Hasłom tym musi służyć kierowca. Jeśli jednak z jednej strony przepisy ruchu kołowego ograniczają, skądinąd słusznie, szybkości w miastach i miejscach, w jakich ruch kołowy jest intensywny, jeśli zaś z drugiej strony przez naturę ograniczona szybkość przejmowania wrażeń nie stanowi wystarczającego dowodu dobrej woli i braku winy kierowcy w razie wypadku, w rodzaju podanego na przykładzie — to samochód traci swe istotne znaczenie. Trudno powrócić do czasów, gdy Anglja nakazała, by przed każdym poruszającym się pojazdem, nie zaprzężonym w konie, szedł człowiek z czerwoną chorągiewką, uprzedzając o grożącem niebezpieczeństwie. Trudno żądać, by kierowca, jadący i spieszący się — a na szosie ma właśnie prawo ten pośpiech wykorzystać — zatrzymywał samochód, wychodził i sprawdzał, czy przypadkiem za najbliższym skrętem nie bawi się na środku ulicy para dzieciaków. Ustawodawstwo nie może hamować postępów techniki — technika nie może być powodem nieszczęść życia ludzkiego. Konieczne jest wzajemne ustosunkowanie się tych dwu czynników, przedewszystkiem na szosach polskich, przez:

a) bezwzględne przestrzeganie prawostronnego ruchu (na Pomorzu bowiem i często jeszcze w Poznańskiem widzimy wozy, lewą jadące stroną drogi);

b) tępienie śpiączki woźniców;

c) wykorzystanie dobrodziejstw posłuchu ludności wiejskiej, jaki ma ona dla słów, z ambony płynących, w celu przestrzegania po wsiach o niebezpieczeństwie nieostrożnego chodzenia po szosach przy równoczesnem podkreślaniu ważności automobilizmu dla celów kulturalnych i gospodarczych.

Kierowca jest tylko człowiekiem. Przedstawiona analiza procesów psychicznych wykazuje, iż wielokroć winą nieszczęśliwego wypadku jest przechodzień i techniczna, z natury płynąca niemożliwość uniknięcia wypadku. Nie wyklucza to, coprawda, wypadków spowodowanych przez kierowcę, jednak w świetle dotychczasowych stosunków ryczałtowe zwalanie na niego winy jest bezapelacyjną niesprawiedliwością i grozi przyszłości kierowcy w poważnym stopniu.

B. J. K.

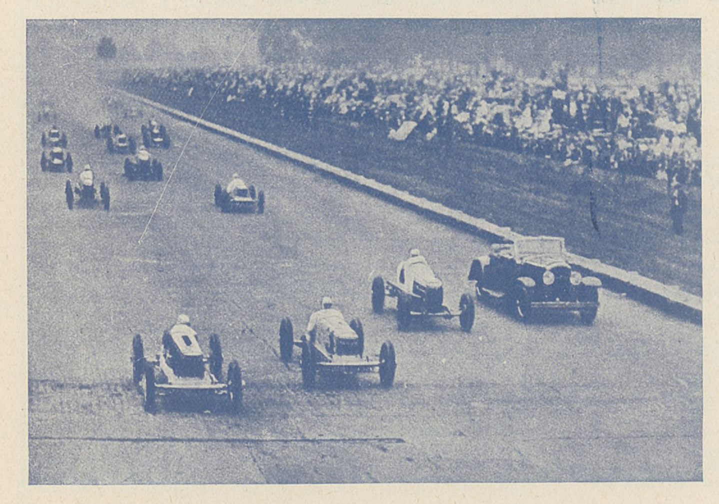
Sport samochodowy w Ameryce.

Pomiędzy automobilizmem europejskim i amerykańskim istnieje cały szereg niebotycznych różnic, które w dziedzinie sportu samochodowego występują może najjaskrawiej. Olbrzymi rozwój automobilizmu użytkowego po drugiej stronie Atlantyku jest główną przyczyną, która spowodowała karykaturalne zdeformowanie sportu samochodowego, sprowadzając go na tory, które z naszego, to jest europejskiego punktu widzenia, niewiele z prawdziwym sportem mają wspólnego. Sport automobilowy amatorski w Ameryce wcale nie istnieje, sport zaś zawodowy opiera się na całkiem innych podstawach, aniżeli w Europie.

Trudno się dziwić, że w krainie dolara nie krzewi się sport samochodowy amatorski. U nas każdy niemal posiadacz tego poniekąd luksusowego sprzętu, jakim jest automobil, marzy o laurach sportowych, gdyż samochody są ciągle jeszcze dostępne tylko dla ludzi bardzo zamożnych, którzy mają czas, pieniądze i ochotę na to, aby się poić rozkoszami sportu. Natomiast przeciętny nabywca samochodu w Stanach Zjednoczonych patrzy na swój wóz, jako na przedmiot codziennej potrzeby i narzędzie pracy, a nie dopatruje się w nim pierwiastków sportowych, na których wykorzystanie nie miałby on środków, a przedewszystkiem czasu, cenionego w Ameryce na wagę złota.

Z tej przyczyny nikt nie urządza w Ameryce zawodów automobilowych, dostępnych dla najszerszych sfer posiadaczy samochodów, gdyż byłyby one na tamtejszym gruncie najoczywistszym nonsensem. Trudno sobie naprzykład wyobrazić celowość organizowania w Ameryce automobilowych konkursów turystycznych, zwanych u nas raidami. W Europie imprezy te cieszą się dużą popularnością wśród automobilistów, którzy widzą w nich kryterjum do oceny zalet i wad technicznych danego typu samochodu oraz jego przystosowania do warunków drogowych danego kraju. W Stanach Zjednoczonych natomiast drogi są wszędzie dobre i każdy samochód będzie na nich służyć nienagannie. Co się zaś tyczy oceny jego wartości technicznej, to pod tym względem nie trzeba sobie zadawać trudu. Technika automobilowa stworzyła bowiem w Ameryce klasyczny typ samochodu, który zwykliśmy nazywać „samochodem amerykańskim", a którego wartość zależną jest od jednego tylko czynnika, to jest od ceny. Fabrykanci amerykańscy, w dobrze pojętym interesie własnym, przywykli dawać nabywcy najwyższą wartość, jaką za daną cenę udało się osiągnąć i automobilista amerykański może być pewnym, że za wydane na samochód pieniądze, nic lepszego już nie znajdzie na swoje warunki i potrzeby.

Równie mało sensu co raidy samochodowe, miałyby w Ameryce i wyścigi, przeznaczone dla szerokich sfer automobilistów. Samochód amerykański nie jest bowiem budowany na rozwijanie dużej szybkości, gdyż ta nie może być wyzyskaną ani w zakorkowanych miastach, ani też na szosach, gdzie bystre oko policjanta-motocyklisty odrazu dojrzy śmiałka, który odważył się przekroczyć pięćdziesiąt na godzinę. Fabryki amerykańskie nie budują dlatego wcale samochodów o sportowym charakterze, w rodzaju europejskich Bugatti lub Alfa Romeo, i nieliczne typy zwane sportowemi, wypuszczane przez niektóre firmy, całą swoją sportowość zawierają jedynie w zewnętrznych pozorach, to jest w linjach karoserji, a nie mają tego wewnętrznego ognia, który w oszałamiającym pędzie, w ogłuszającem wyciu silnika, niesie do zwycięstwa cudne twory sportowego zamiłowania wielkich konstruktorów europejskich. To też automobilista amerykański nie ma we krwi zamiłowania do szalonej szybkości udział w wyścigach samochodowych wcale go nie pociąga.



Start wyścigu na torze w Indianapolis.

Wyścigi są w Ameryce domeną znakomitych zawodowców. Ponieważ przemysł zupełnie się niemi nie interesuje, przeto mają one całkowicie odmienny charakter, niż podobne konkursy europejskie.

W Europie wyścigom przypisywane jest ciągle ogromne znaczenie techniczne, i bardzo zresztą słusznie, gdyż nowoczesny samochód europejski swą nerwowość, zwrotność, sprawność hamulców, doskonałe trzymanie drogi i jeszcze tysiąc innych ważnych zalet, zawdzięcza heroicznym walkom, sta-

czanym w szrankach wielkich turniejów szybkości. Dlatego wyścigi samochodowe są u nas urządzane niemal wyłącznie na torach szosowych, gdzie każdy organ samochodu pracuje równorzędnie, natomiast wyścigi w autodromach, na torach „czystej szybkości", należą do niezmiernie rzadkich ewenementów życia sportowego.

W Ameryce jest wprost przeciwnie. Wyścigi szosowe są tam zupełnie nieznane, natomiast na torach kilkunastu autodromów urządza się po kilka razy do roku prawdziwe orgje szybkości, opromienione blaskiem wszechmocnego dolara, który w tym sporcie niepodzielnie panuje.

Amerykańskie wyścigi torowe nie mają żadnego wpływu na budowę samochodu użytkowego, ale są zato niesłychanie atrakcyjne. Innemi słowy, to, co w Europie jest otoczone najczulszą opieką sportsmanów i techników, nad czem się myśli i dyskutuje, z czego się wyciąga daleko idące wnioski, to wszystko w Ameryce sprowadzone zostało do rzędu bezmyślnego widowiska, urządzanego na to, aby niezwykłym obrazem nasycić oczy tłumu, zawsze żądnego sensacji.

W autodromie amerykańskim każdy widz może śledzić bez przerwy od początku do końca za przebiegiem wyścigu, mając stale na oku z wysokości swej trybuny, cały obwód toru. A w dole, na białej taśmie asfaltu, śmigają jedna za drugą maszyny szybkie jak błyskawica, u steru których, niby demony szybkości, tkwią spokojni i opanowani zawodowi specjaliści jazdy torowej, owiani jedną tylko chęcią zdobycia wysokiej nagrody pieniężnej, przeznaczonej dla zwycięzcy. Oto jak wygląda sport automobilowy w krainie samochodu!

Wszystkie autodromy amerykańskie, za wyjątkiem najstarszego toru w Indianapolis, mierzą w obwodzie conajwyżej 2,5 kilometra. Pomimo to specjalna konstrukcja krzywizn pozwala na osiąganie na nich zawrotnych szybkości przeciętnych, przekraczających znacznie 200 klm/g. Oczywiście szybkość taka nie jest dostępna zwykłym śmiertelnikom, to też ten ryzykowny sport uprawiają jedynie kierowcy zawodowi, z których najsławniejsi, jak Souders, Duray, Meyer, Kreis czy Mac Donough, są niemniej popularni w Ameryce niż mistrzowie boksu i golfa lub gwiazdy filmowe.

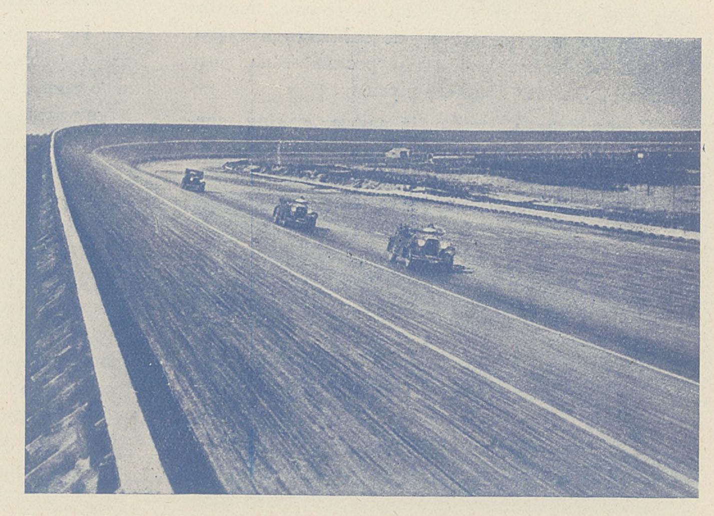
Specjalne samochody używane w wyścigach torowych nie pochodzą bynajmniej ze znanych fabryk automobilowych. Najsławniejszym dostawcą fenomenalnie szybkich bolidów jest obecnie znany konstruktor inż. Miller. Oprócz jego arcydzieł wyróżniają się jeszcze w wyścigach samochody słynnej marki Duesenberg oraz wozy Coopera. Reszta samochodów wyścigowych są to przeważnie twory różnych anonimowych konstruktorów.

Wszystkie te wozy wyścigowe posiadają mniej-więcej jednakową charakterystykę: szybkoobrotowy silnik ośmiocylindrowy z kompresorem o pojemności półtora litra, bardzo wąską jednomiejscową karoserję i bardzo często napęd na przednie koła.

Zrzadka urządzane bywają w autodromach amerykańskich wyścigi samochodów seryjnych, prowadzonych również przez zawodowych kierowców. W wyścigach tych zwanych „Stock Car Racing", biorą udział nieliczne tylko marki, produkujące szybsze wozy, jak Stutz, Chrysler, Auburn, Studebaker, Kissel etc.

Dla dopełnienia obrazu amerykańskiego sportu samochodowego wspomnieć jeszcze muszę o próbach pobijania rekordów, które bardzo obecnie weszły w modę z tamtej strony Atlantyku. Naprzykład wyścigi górskie w Ameryce nie istnieją, ale każde sławne wzniesienie posiada swój rekord automobilowy i od czasu do czasu jakaś fabryka wysyła na to wzniesienie swój samochód, który stara się ów rekord obniżyć. Również w autodromach urządzane są rekordowe jazdy, w których wozy amerykańskie pod oficjalną kontrolą biją rekordy międzynarodowe i światowe. Rezultatem tej mody pobijania rekordów stał się zresztą fakt, iż światowy rekord szybkości samochodowej przeszedł w ręce Amerykan, zdobyty przez Ray Keecha na samochodzie Triplex, zbudowanym przez miljonera White z Filadelfji. Podstawą amerykańskiego sportu samochodowego jest hołdowanie demonowi szybkości i pod tym jedynie względem Amerykanie mają jeszcze coś do powiedzenia na wszechświatowej arenie.

Marjan Krynicki.



Samochody Studebaker podczas jazdy rekordowej na torze w Atlantic City.

Zakłady montażowe amerykańskich firm samochodowych

Niebywały rozwój przemysłu samochodowego Ameryki zmusza tamtejsze firmy do lokowania nadmiaru produkcji poza granicami Stanów Zjednoczonych. Już przed wojną światową uświadomiono sobie w Ameryce, iż dla należytego opanowania rynków zagranicznych, a zwłaszcza europejskich, posiadających własną produkcję — jest rzeczą nieodzowną fundowanie t. zw. zakładów montażowych i filij fabrycznych zarówno w Europie jak i w innych częściach świata; jednak właściwy rozwój tego typu przedsiębiorstw datuje się dopiero od 1923 roku.

W 1923 roku egzystowało poza Stanami Zjednoczonemi i Kanadą (zakłady montażowe w Kanadzie ze względu na ścisły kontakt z firmami macierzystemi nie są traktowane jako oddzielne jednostki) 6 zakładów montażowych amerykańskich. Zakłady te zmontowały we wspomnianym roku około 76 tysięcy samochodów. W trzy lata później to jest w 1926 roku, ogólna liczba zagranicznych zakładów montażowych (bez kanadyjskich), wzrosła do 22-ch, przyczem w rzeczonym roku ilość zmontowanych w tych zakładach samochodów wzrosła już do 148 tysięcy. Przy końcu 1927 roku ogólna liczba zagranicznych zakładów montażowych dobiegła do 33-ch, ilość zaś zmontowanych w tym roku samochodów do 198,500.

Wyraz montaż w rozumieniu niniejszego opracowania oznacza całkowitą i ostateczną zbiórkę podwozia i karoserji z części, których większość wyprodukowana została w Stanach Zjednoczonych, które jednak w Stanach Zjednoczonych nie były nigdy ostatecznie zebrane i dopasowane. Pod wyraz ten przeto nie podpada montaż samochodów, w Stanach Zjednoczonych całkowicie zebranych i następnie tylko dla celów transportowych czy też innych zdemontowanych i w tym stanie przesłanych zagranicę. Pod wyraz ten nie podpada również montaż samochodów amerykańskich, ze składowych części, których większość została wyprodukowana poza granicami Stanów Zjednoczonych.

Z powyższego wynika, iż nazwa „zakład montażowy", oznacza zakład, przystosowany do ostatecznej zbiórki i dopasowania składowych części samochodu, poprzednio jeszcze niedopasowanych, z których większość została wyprodukowana w Stanach Zjednoczonych, mniejszość zaś w samym zakładzie montażowym. Tego rodzaju rozgraniczenie terminów jest konieczne ze względu na to, iż amerykańskie firmy samochodowe posiadają oprócz zakładów montażowych, kompletne fabryki swych samochodów zagranicą, oraz tak zwane „assembly lines" przystosowane jedynie do zbiórki już złożonego i dopasowanego samochodu, zdemontowanego jednak przed samą ekspedycją zagranicę.

Istniejące w końcu 1927 roku 33 zakłady montażowe rozdzielały się między następujące kraje: Anglja 3—1 w Stokport i 2 w Londynie, Niemcy 5 — w Berlinie i okolicach, Danja 2 — w Kopenhadze, Belgja 2 — w Antwerpji, Francja 1 — pod Paryżem, Irlandja 1 — w Cork, Hiszpanja 1 — w Barcelonie, Południowo Afrykańska Unja 2 — w Port Elizabeth, Indje Holenderskie 1 — w Batawji, Nowa Zelandja 1 — w Wellington, Australja 6 — w Melbourne, Sydney, Adelaidzie, Brisbane i Perth, Argentyna 2 — w Buenos-Aires, Brazylja 2 — w Sao Paulo, Meksyk 1 — w Mexico City, oraz Uruguay 1 — w Montevideo. Oprócz wymienionych zakładów montażowych, firmy „Ford Motor Company" i „General Motors Corporation" posiadają cały szereg fabryk samochodowych zagranicą. Pierwsza z nich posiadała przy końcu ubiegłego roku własne fabryki w następujących mastach Europy: Manchester, Rotterdam, Stockholm, Helsingfors, Tryjest oraz Aleksandria, która obsługuje jednak południowo-wschodni kontynent Europy.

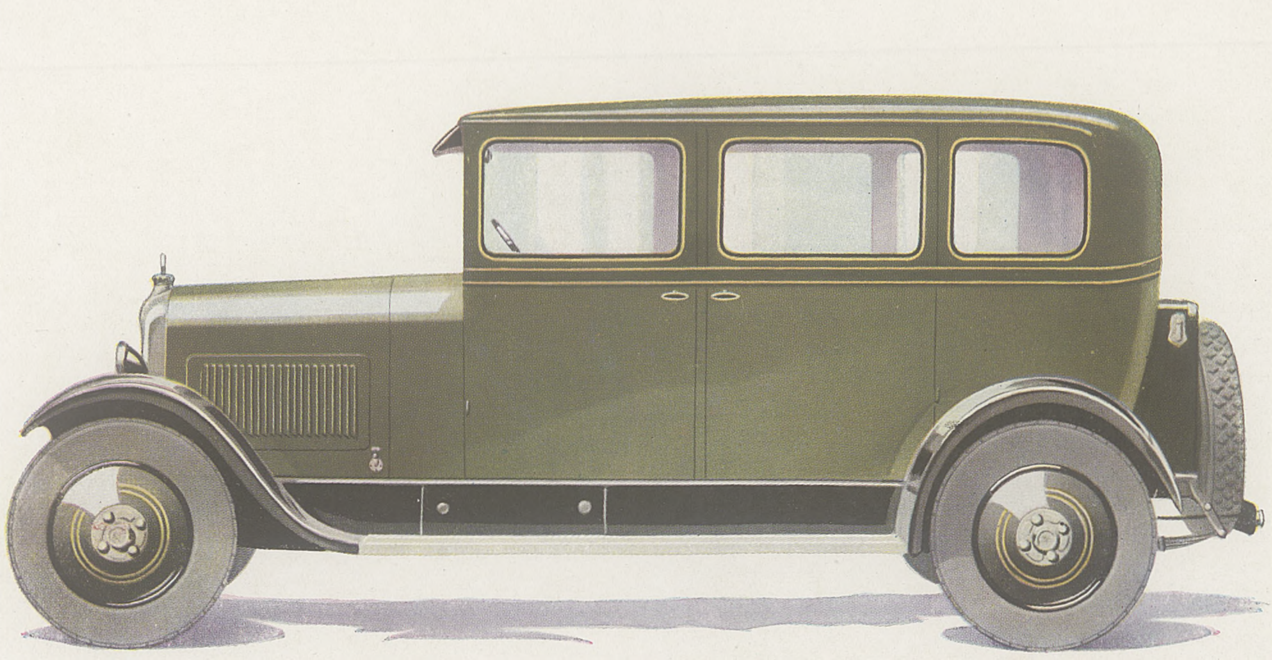
Firma „General Motors Corporation" posiadała w tym samym czasie „kwaterę główną" na Europę w Londynie i fabryki w Madrycie, Paryżu oraz podobnie jak Ford w Aleksandrji.

W interesie firm samochodowych amerykańskich leży, jak o tem niejednokrotnie zaznaczał Henryk Ford oraz Alfred P. Sloan prezes grupy „General Motors", budowa jak największej ilości fabryk samochodowych zagranicą. W ten sposób bowiem, unika się kosztów przewozu samochodu, czy też jego składowych części, unika się również konieczności opłacania wysokiego zazwyczaj cła wwozowego, oraz wreszcie co zdaniem p. A. Sloana jest rzeczą najważniejszą, wytwarza się zagranicą sprzyjającą dla danej firmy samochodowej atmosferę, ogromnie upraszczającą walkę konkurencyjną.

Firmy samochodowe amerykańskie płacą obecnie przeciętnie po 100, dolarów za transport zebranego samochodu z New-Yorku do Antwerpji; za transport tegoż samochodu w stanie zdemontowanym opłata wynosi około 65 dol. O ile zaś większość składowych części samochodu wyrabiana jest w Europie, nadpłata za transport staje się minimalną.

To samo odnosi się i do opłat celnych. W niektórych państwach europejskich, zwłaszcza zaś w tych, które posiadają własny przemysł samochodowy, cło importowe ma charakter prohibicyjny; natomiast import poszczególnych części składowych samochodów do tychże państw nie podlega zbyt wysokim opłatom celnym. Import składowych części samochodu korzysta zazwyczaj z całkowitej swobody i nie podlega ograniczeniom jak to ma miejsce przy imporcie kompletnie zmontowanych samochodów.

CITROËN



Zdążając w wyżej wskazanym kierunku, amerykańskie firmy samochodowe nietylko budują wciąż nowe zakłady montażowe zagranicą, ale również w miarę możności przeistaczają stopniowo już egzystujące w kompletne fabryki samochodowe, budujące amerykańskiego typu i marki samochody z miejscowego surowca i przy współudziale miejscowego robotnika. W ten sposób każdy zagraniczny zakład montażowy znajduje się w odmiennem stadjum rozwoju na drodze do stworzenia kompletnej i niezależnej jednostki fabrycznej, względnie, służy jako dopełnienie egzystujących już w danym lub sąsiednim kraju fabryk.

Tak np. rozwój zakładów samochodowych firmy „Ford Motor Company" w Helsingforsie i Stockholmie stanowiących jedną całość i obsługujących kraje bałtyckie, skandynawskie i Polskę, został już do tego stopnia posunięty, iż import składowych części samochodu tej marki ogranicza się obecnie do kilku drobiazgów, których wyrób na miejscu okazał się ze względów fiskalnych, niepraktyczny.

Coraz wyraźniej występujące dążenie amerykańskich firm samochodowych do produkowania zagranicą jak największej ilości składowych części samochodów, przeznaczonych na eksport, uwidacznia jaskrawo następujące zestawienie. Według obliczeń departamentu handlu Stanów Zjednoczonych, wartość wyeksportowanych części składowych wynosiła przeciętnie na jeden samochód w roku 1925 — 226 dol., w 1926 — 212 dol. i 1927 — 178 dol.

W roku 1927 Stany Zjednoczone wyeksportowały ogółem 460.873 samochody z czego 35.355, zebranych było w Kanadzie, zaś 187.000 czyli około 44% po za granicami tych dwóch krajów.

Najpotężniejszemi firmami posiadającemi obecnie swe zakłady montażowe w Europie są: „Ford Motor Company", „General Motors Corporation", „Chrysler Sales Corporation", „Hudson Motor Car Company", i „Studebaker Motor Corporation".

W związku z walką konkurencyjną jaka się toczy między trzema pierwszemi z wyżej wymienionych firm, przewidziane są poważne zmiany w dalszym rozwoju montażowni europejskich. W sferach miarodajnych szczególne znaczenie przypisują konsolidacji firmy „Chrysler Sales" z „Dodge Bros. Inc.", która została rok temu skupioną przez dom bankowy „Dillon, Read & Co.", a tem samem cała grupa dostała się pod bezpośrednie wpływy finansjery z „Wall-Street", która prowadzi już od dłuższego czasu zaciekłą kampanję przeciwko Henrykowi Fordowi i jego firmie.

Kazimierz Orthwein.

Nowy Ford w cyfrach

Nowy samochód Ford model A, którego pojawienie się na rynku wywołało nie tak dawno łatwo zrozumiałą sensację i poruszenie w świecie automobilowym, nie zrewolucjonizował bynajmniej techniki ani nie sprawił przełomu w systemach fabrykacji. Jest to wóz najzupełniej normalny i normalnie produkowany w wielkiej serji, temniemniej wóz doskonały pod względem technicznym, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę jego niską cenę.

Opis konstrukcji nowego samochodu Ford zamieszczaliśmy już w jednym z pierwszych tegorocznych numerów. Obecnie interesuje nas odmienna kwestja. Chcemy mianowicie przedstawić Czytelnikom cały ogrom pracy i wysiłków włożonych w realizację modelu A, oraz wielkość kapitałów poświęconych na opracowanie nowego wozu i przygotowanie fabryki do jego produkcji. Chcemy wprowadzić Czytelników w świat gigantycznej potęgi przemysłu, w świat zawrotnych, niemal astronomicznych cyfr, na jakie zdobyć się może jedynie Ameryka i jedynie równie wielkie przedsiębiorstwo, co Ford Motor Company.

Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, iż nowy samochód Ford wypuszczony został po wyprodukowaniu 15.000.000 wozów całkowicie odmiennego typu T i że skutkiem tego we wszystkich rozległych fabrykach Forda, rozrzuconych po całym świecie, należało odpowiednio zmienić maszyny i opracować nowe formuły produkcji. Trudno doprawdy uzmysłowić sobie, jak olbrzymich wymagało to nakładów i jak usilnej pracy. Pewne pojęcie o tem dać może dopiero zaznajomienie się z pracami, jakie dokonane zostały w amerykańskiej fabryce Forda.

Opracowanie nowego samochodu Ford rozpoczęło 227 inżynierów, którzy wykonali projekty wszystkich jego części i detali konstrukcyjnych oraz rysunki w wielkości naturalnej.

W ciągu 18 miesięcy pracowano w odlewni, ce-



Nowy samochód Ford model A.

lem zastąpienia dotychczasowego systemu produkcji najnowszemi zdobyczami elektrometalurgji.

Łańcuch montażowy, który zajmował budynek długości 220 metrów, został skrócony o połowę, przyczem zachowaną została jego dotychczasowa wydajność. Uzyskano w ten sposób poważną ekonomję w transporcie części, obliczaną na 2500 wagonów rocznie.

Ze względu na poważne różnice konstrukcyjne między dawnym a nowym typem samochodu, zaszła konieczność usunięcia wielu starych maszyn i zastąpienia ich nowemi najnowszego typu. Pomiędzy temi nowemi maszynami wyróżniają się swą potęgą wielkie prasy, z których dwie największe ważą po 480.000 kilogramów każda.

Niektóre działy fabryki zostały poprzenoszone, według zgóry nakreślonego planu, mającego na celu ograniczenie do minimum transportowanie materjałów i części. Jako zasadę przyjęto, aby każdy dział fabryki otrzymywał materjały i części przeznaczone do obróbki zupełnie bezpośrednio.

Cztery ogromne statki wybrane z pośród tych, które Ford zakupił z dawnego materjału wojennego, zostały przekształcone na transportowce i dostarczają fabryce minerałów, drzewa, oliwy etc.

Liczba pieców koksowych została podwojona, ażeby móc dostarczać fabryce wystarczających ilości koksu i gazu świetlnego, jak również gudronu, benzolu i amoniaku.

Celem zużytkowania części metalowych, pochodzących ze statków zakupionych przez Ford Motor Company od rządu amerykańskiego, zbudowano nowy wielki piec o pojemności 200 ton, kompletujący istniejącą już grupę czterech wielkich pieców. Rozcinanie stalowych ścian okrętów wojennych uskutecznia się przy pomocy hydraulicznych nożyc.

Z pomiędzy ośmiu turbo-generatorów, przewidzianych w planach powiększenia fabryki, cztery zostały już zmontowane w Elektrycznej Centrali Fabryki Fordson i wytwarzają moc 250.000 KM.

Turbina i generator każdej z tych grup ważą 180.000 kilogramów. Para jest zgęszczaną w kondensatorze, zawierającym prawie 55.000 metrów rurek. Przechodzi przez nie 150.000 litrów wody na minutę.

Ogółem przystosowanie fabryki do produkcji nowego typu samochodu wymagało zmiany 15.000 maszyn i zakupu 4500 całkowicie nowych, co przedstawia wydatek setek miljonów dolarów. Fabryki Forda posiadają obecnie 48.000 maszyn, w czem 36.500 obrabiarek.

Powyższe cyfry wykazują najlepiej, na jak wielką skalę zakrojone było nowe dzieło Henryka Forda, i nie wymagają chyba żadnych komentarzy.

Szanownych Czytelników Auta prosimy uprzejmie o powoływanie się na nasze pismo przy korzystaniu z działu reklamowego.

WYŚCIG PŁASKI AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI

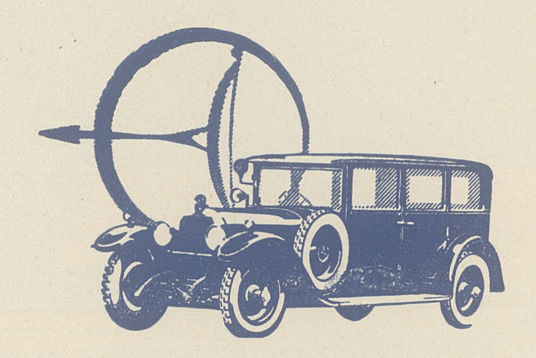
na szosie Stęszew — Buk

w dniu 7 października. Dystans 6 klm.

Najlepszy czas dnia

uzyskał p. inż. WYSOCKI na samochodzie

AUSTRO DAIMLER TYP ADR



Raid Wojewódzki Łódzkiego Automobil-Klubu

w dniach 29 i 30 września

na trasie Łódź — Kalisz — Łódź (660 klm.)

NAGRODĘ TOW. UBEZP. „PATRIA“

zdobył p. EDM. TESCHE na samochodzie

AUSTRO DAIMLER TYP ADR

Jeneralna reprezentacja na Polskę i w. m. Gdańsk

AUSTRO-DAIMLER S. A.

WARSZAWA, WIERZBOWA 6, TELEFON 9-86

W drodze do Brennej.

Z życia polskiego klubu motocyklowego w Katowicach

Z całego szeregu wycieczek, urządzanych przez członków Klubu specjalnie zasługuje na uwagę cykl wycieczek w Beskidy Śląskie, zarówno ze względu na niezwykle interesujący teren, obfitujący w śliczne górskie krajobrazy, jak i ze względu na niejednokrotnie niemałe trudności terenowe, niełatwe do przebycia na motocyklu.

Wycieczki te zostały ułożone planowo i miały objąć cały Beskid Zachodni, idąc systematycznie od wschodu, poczynając od znanej przełęczy na Kocierzy (droga Andrychów — Żywiec), aż po Cieszyn. Niezbyt szczęśliwe warunki atmosferyczne obecnego lata umożliwiły zrealizowanie zaledwie części programu, jednak i ta część wycieczek, która została wykonana, stanowi zupełnie poważny dorobek Klubu.



Droga z Kubalonki do Czarnej Wisły.

Opisując wędrówki Klubu, mam zamiar głównie poinformować miłośników sportu motocyklowego o najbardziej interesujących szlakach beskidzkich oraz o stanie nawierzchni dróg tamtejszych. Nie wątpię bowiem, że w miarę dalszego rozwoju tego sportu Beskid Śląski, będący jednym z najpiękniejszych zakątków Polski, posiadający obecnie najlepsze może na południowym zachodzie drogi, a już dziś mający w budowie pierwszorzędne szlaki turystyczne, stanie się celem wycie-



Na szczycie Kocierzy.

czek motocyklowych, nietylko z pobliskiego Śląska, lecz i dalszych okolic Rzeczypospolitej.

Dnia 3 czerwca w związku z samochodowym wyścigiem górskim odbyła się pierwsza wycieczka na Kocierz. Jest to przełęcz bardzo wysoko położona na drodze Andrychów—Żywiec, znana od niepamiętnych czasów jako cel niedzielnych wycieczek samochodowych z Krakowa i pobliskiego Śląska. Ślicznie położona na samym grzbiecie lesistego pasma górskiego z rozległemi widokami na sąsiednie partje Beskidu i na daleką Babią Górę, jest idealnym celem jednodniowej wycieczki świątecznej. Dojazd do Kocierzy łatwy i możliwy z dwóch stron — od Bielska przez Żywiec i od Bielska, wzgl. Katowic przez Kęty oraz od Krakowa przez Andrychów.

Tym razem miejscem zbiórki członków Klubu w sobotę 2-go wieczorem, był Bielsk, a w niedzielę rano miał odbyć się wyjazd na Kocierz od strony Żywca, pierwszym więc etapem był Żywiec, odległy o 21 km. od Bielska. Podróż tym szlakiem nie należy do większych uciech dla motocyklisty. Szosa ongiś świetna, dziś wybita i zniszczona bardzo, nie pozwala na rozwinięcie większej szybkości nad wyjątkowo 50 km/godz., a tylko w jednym miejscu powyżej przejazdu kolejowego na przestrzeni 2—3 klm. skłonny do ryzyka motocyklista może, jeśli chce osiągnąć 70 km./godz. W niektórych miejscach szosa jest naprawiona w sposób dość osobliwy, niczem nie przypominający wyobrażeń, jakie o nawierzchni drogi ma zgniły Zachód. Sposób uderza swoją prostotą: w górnych miejscach szosy nawozi się szutru co najgrubszego i zasypuje się ziemią — resztę pozostawiając sprzyjającym okolicznościom. W ten sposób zamiast wybojów otrzymuje się t. zw. „żebra", rzecz więc w skutkach wręcz przeciwną — zamiast bowiem wpadać w dziurę — człowiek wylatuje w powietrze. Nie przeszkadza to jednak temu, aby niewdzięczny motocyklista klął w żywe kamienie, monologując mniej więcej w ten sposób: „Po kiego licha oni (t. z. odnośne władze) jeszcze gorzej psują i tak już podłą drogę?" Przy tej sposobności przypomina sobie pewien miły żarcik jednego z pism krakowskich: Na boku drogi stoi mocno zdefektowane auto i w nim nawpół omdlała dama cuci się solami. Jej towarzysz, ocierając pot z czoła, pociesza ją: „No, chwała Bogu, skończyła się naprawiona droga— teraz pojedziemy lepiej".



Wyjazd na Kubalonkę.

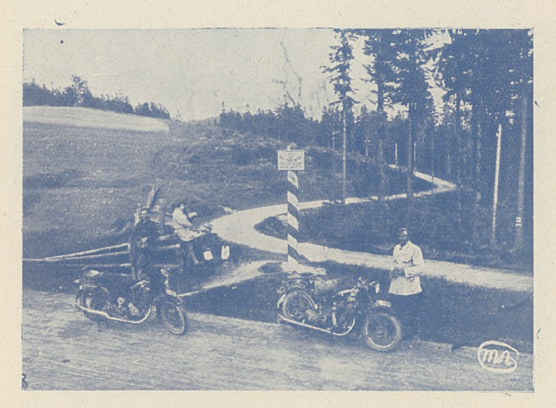
Jakkolwiek jest, w drgawkach i podskokach przebywamy ostatnie najgorsze 4 klm. przed Żywcem i nareszcie odpoczywamy na doskonałym bruku kostkowym w samym Żywcu.

Niestety radość krótka, gdyż za Żywcem szosa w stronę Suchej jest jeszcze gorsza i zapewne jest najgorsza ze wszystkich mi znanych. Dalej jest lepsza, te jednak 8 klm., które dzielą nas od skrętu na Kocierz, są wręcz fatalne. Cierpliwość jednak wszystko zwycięża. Na 8 klm. skręcamy na drogę do Andrychowa i konstatujemy z przyjem-



Wyjazd na Kubalonkę.

nością, że im bardziej w głąb gór, tem droga staje się lepszą. Pierwsze 7 kilometrów od skrętu droga wznosi się bardzo łagodnie, dopiero później podrywa się ostro do góry i w gwałtownych serpentynach na niecałych dwóch km. wznosi się o 240 m., wykazując spadek ponad 10%, a miejscami o wiele większy. Wjazd nie jest trudny, gdyż nawierzchnia



Kubalonka. Droga do Czarnej Wisły.

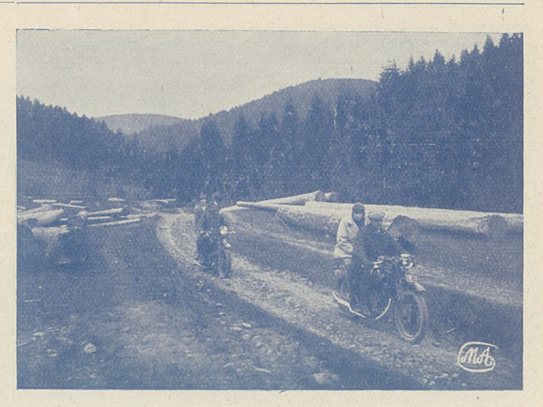
dobra, a na szczycie doskonała. Ponieważ bliżej szczytu wzniesienie maleje, a droga przybiera charakter drogi grzbietowej — na przełęcz wyjeżdżamy całą parą.

Pogoda doskonała. Kilkogodzinny pobyt na Kocierzy w zupełności wynagradza poniesione trudy.

Powrót z Kocierzy najdogodniejszy przez Andrychów. Nawierzchnia szosy dobra, miejscami bardzo dobra — odległość 10 km. W ogólności od Żywca do Andrychowa przez Kocierz liczymy 28 km. Z Andrychowa do Kęt drogi niezłej 9 km. W Kętach rozjeżdżamy się każdy w swoją stronę.

Tym razem zrobiliśmy mały wariant. Z Kocierzy wróciliśmy w stronę Żywca i o jakie 3 klm. przed nim skręciliśmy na drogę biegnącą brzegiem Soły, przez Porębkę, wprost do Kęt (24 klm.). Droga nie najlepsza, ale śliczna i pozwalająca na kąpiel w Sole w dowolnem miejscu. Droga ta, biegnąca jedną z najpiękniejszych dolin Polski, z czasem, w związku z budującym się jazem w Porębce—ma być zamieniona na pierwszorzędną arterję komunikacyjną o turystycznym charakterze.

W następną niedzielę, 10 czerwca, cieszyńska część klubu postanowiła zwiedzić mało uczęszczaną, a śliczną dolinę Brennej. Dolinę tę znaliśmy jedynie z opowiadań, jako niezwykle w swoich górnych partjach piękną i malowniczą. Dolina ta łącznie z doliną Szczyrku od-



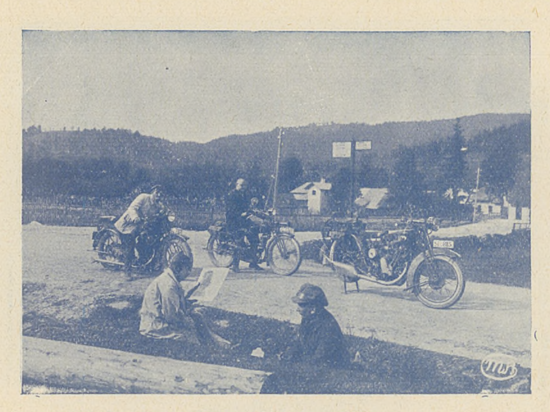
Zjazd z Brennej.

dziela masyw Klimczoku od masywu Baraniej Góry i Skrzycznego. Przez nią biegnie droga, prowadząca ze Skoczowa do Szczyrku. Wiedzieliśmy tylko, że jest zła i bardzo trudna dla motoru, w górnych zaś partjach, gdzie przerzuca się przez dział wód do doliny Szczyra, wogóle dla motoru niedostępna.

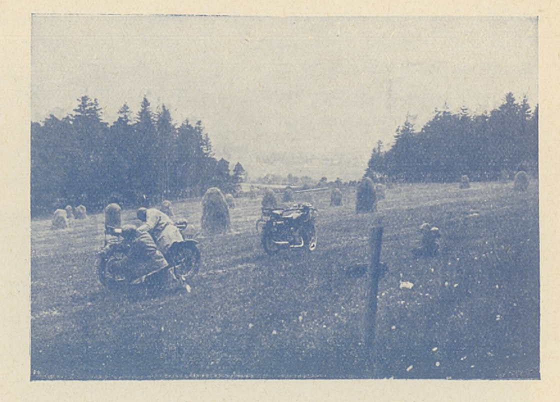
Z Bielska do Skoczowa 20 km. po dobrej cieszyńskiej szosie przebyliśmy w kilkunastu minutach. Przed samym mostem skręcamy na drogę do Brennej i, ku naszemu zdziwieniu, natrafiamy na piękną świeżutką walcówkę w łagodnych skrętach podążającą ku górom. Później wyjaśniło się, iż jest to początek nowej drogi turystycznej, przydatnej do ruchu samochodowego — prowadzącej ze Skoczowa do Szczyrku. Po 6—7-iu kilometrach walcówka kończy się drogą świeżo usypaną nieuwalcowanym szutrem — niemożliwym do jazdy ze względu na opony. Bocznemi ścieżkami, brzegiem potoku, który przebywamy kilkakrotnie, pomiędzy zaroślami olchowemi, po jakimś kilometrze jesteśmy z powrotem na drodze. Nawierzchnia fatalna, głębokie koleje i gruba warstwa



Droga na Baranią (na lewo). Droga z Kubalonki (na prawo).



Wisła. Rozgałęzienie dróg na Baranią (na lewo) i do Istebnej (prosto).



Przejazd trawiastemi zboczami Buczego.

kurzu niezmiernie utrudniają jazdę. Posuwamy się więc, jadąc przeważnie jedynką, z szybkością jakich 10—12 km./godz. Patrzę w niebo — jest trochę chmurno. Mały deszcz, a bylibyśmy dosłownie odcięci — nie przypuszczam bowiem, aby motocykl mógł przebyć tą drogę „na mokro". Jedziemy jednak dalej. Na jakimś 14-ym km. droga zaczyna się piąć stromiej i z bitej przechodzi w miękką gruntową, dającą się jednak dobrze objechać bocznemi ścieżkami, wreszcie po pewnym czasie dolina się zwęża, zbocza zbliżają się, a droga staje się typową, wąską, głęboko żłobioną drogą górską, pełną kamieni i wywrotów. Tu jest cel pierwszej naszej wyprawy do Brennej. Sforsowanie samej przełęczy musimy odłożyć na później. Po parogodzinnym wypoczynku wśród lasów smrekowych wyruszyliśmy w drogę powrotną i późnym dość wieczorem dotarliśmy do Bielska.

Parę niedziel następnych, zimnych i dżdżystych położyło naturalną tamę naszym projektom, dopiero obiecująca aura poranna dnia 30 czerwca pozwoliła nam wybrać się w dalszą wędrówkę po Beskidzie. Tym razem celem podróży była przełęcz Kubalonka na drodze Skoczów, Ustroń, Wisła, Kubalonka, Istebna, Żywiec.

Ze Skoczowa do Istebnej około 11 km. prowadzi droga szkaradna. O wiele lepiej minąć Skoczów i po jakich 2 km. skręcić w boczną wąziutką, lecz bardzo dobrą dróżkę, do Golinowa, prowadzącą (ok. 6 km.). W Golinowie wyjeżdża się na szosę Cieszyn—Ustroń, nie najlepszą, ale też i nienajgorszą i po 5—6 km. jazdy dociera się szczęśliwie do Ustronia, poczem wręcz haniebną drogą przez całe Ustronie w stronę Wisły. Po jakichś $2^1/_2$ km. takiej drogi, kiedy już zdaje się za chwilę wyczerpią się resztki cierpliwości — nagle bez przejścia wyjeżdża się na nowiutką walcówkę, będącą częścią budowanej obecnie przez Województwo Śląskie nowej drogi przez Wisłę i Istebną do Żywca. Część jej już wykonano i raźno posuwamy się naprzód, odpoczywając po Ustroniu. Walcówka ciągnie się jednak zaledwo 4—5 km. i pozostałe jakieś jeszcze dobre 4—5 km. od Wisły posuwamy się żółwim krokiem, po niestety aż zanadto dobrze mi znanej z roku ubiegłego drodze. Okropne koleje i doły, na kilka cm. gruba warstwa luźnego kurzu, po którym koła ślizgają się jak po błocie, czynią tą drogę nieznośną i nad wszelką miarę uciążliwą.

Z Wisły do Istebnej prowadzi droga dużo lepsza, lekko wznosząc się w górę. W miarę oddalania się od Wisły krajobraz staje się coraz piękniejszy, góry zwierają się coraz silniej, powietrze coraz lżejsze i czystsze, jesteśmy bowiem już ponad 500 m. nad poziom morza. Droga zaczyna się piąć coraz stromiej, pozatem niezła dotąd nawierzchnia zaczyna się psuć gwałtownie i z żalem patrzymy na biegnącą obok w pięknych serpentynach będącą w budowie nową drogę, o której wspominałem przed chwilą. Ostatnie 2 km. od szczytu są wprost straszne. Wzniesienie — 15%.

Nawierzchnia zmyta doszczętnie. Wprost z drogi sterczy podkład złożony z ustawionych pionowo kamieni wielkości bochenka chleba. Zaczyna się straszliwe skakanie. Popuszczając sprzęgło i asekurując się nogami mozolnie posuwamy się naprzód. Motory bez odpowienich sprzęgieł odpadają odrazu. W pewnem miejscu wzniesienie staje się tak silne, że tylne koło obraca się na miejscu wyrzucając masę szutru i piasku — gdy tymczasem motor nie posuwa się naprzód. Ale to parę kroków tylko jeszcze, trochę pomocy nóg — i jesteśmy na przełęczy przy leśniczówce około 800 m. ponad poziom morza, a w odległości 70 klm. od Wisły a 6 od Istebnej.

Z powrotem zjeżdżamy boczną drogą z przełęczy do doliny Czarnej Wisły. Dróżka ta śliczna krajobrazowo, a doskonała pod względem nawierzchni zaczyna się na samej przełęczy i pierwotnie biegnie szczytami, aby po jakimś kilometrze ostremi spadkami i skrętami spaść po zboczu wdół ku dolinie Czarnej Wisły mniej więcej w połowie odległości pomiędzy Wisłą, a Schroniskiem na Baraniej. Po kilkunastu minutach jesteśmy w Wiśle i stamtąd znanemi drogami do Bielska.

Dr. Michał Affanasowicz.

Możność nabycia dużego, wygodnego samochodu za stosunkowo nizką cenę

PRZY wyborze samochodu należy brać pod uwagę trwałość konstrukcji, wydajność silnika, przestronność siedzeń, wytworny wygląd i oczywiście cenę. Połączenie tych zalet z dostępną ceną stanowi idealny typ maszyny.

Wszystkim tym warunkom odpowiada w zupełności ostatni model samochodu Chevrolet, który mieści wygodnie pięć osób, nawet tęgich i wysokiego wzrostu, gdyż wejście i wyjście z samochodu ułatwiają szerokie drzwiczki.

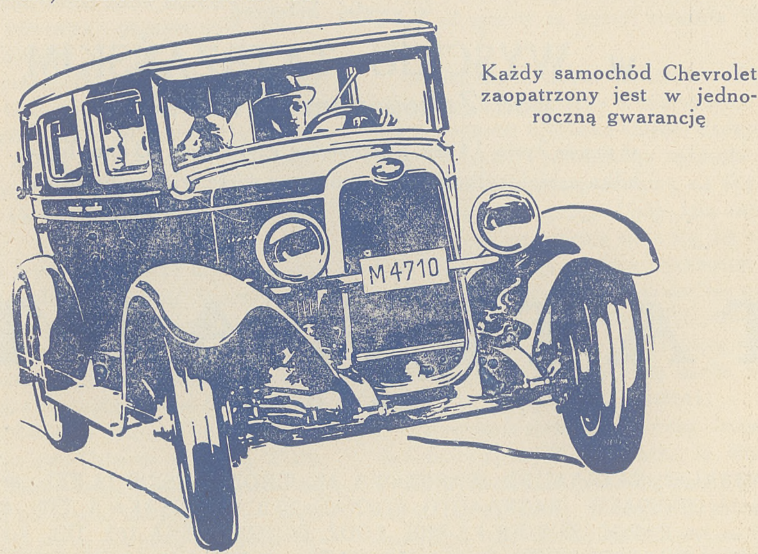
Pozatem głębokie siedzenia i nadzwyczaj miękkie materacowanie dostosowane do linji karoserji zapewniają całkowitą wygodę i wypoczynek podczas najdłuższej podróży.

Samochód Chevrolet nietylko pod względem przestronności i wygody swej karoserji przewyższa wszystkie inne maszyny nabywane po tej samej cenie. Posiada on bowiem rozstaw kół na 2,705 metra, a zatem dłuższy niż każdy inny samochód w tej cenie. Przytem oczywiście, samochód Chevrolet, jak wszelkie inne drogie maszyny posiada: hamulec na czterech kołach, filtr do powietrza i paliwa, oraz wiele innych ulepszeń specjalnie wprowadzonych przez firmę General Motors.

Całość zaś składa się na idealny typ samochodu, który znajduje znacznie więcej chętnych nabywców, niż każdy inny. O prawdziwych wartościach tej maszyny można się łatwo przekonać podczas próbnej przejażdżki u zastępcy General Motors.

Wyrób General Motors.

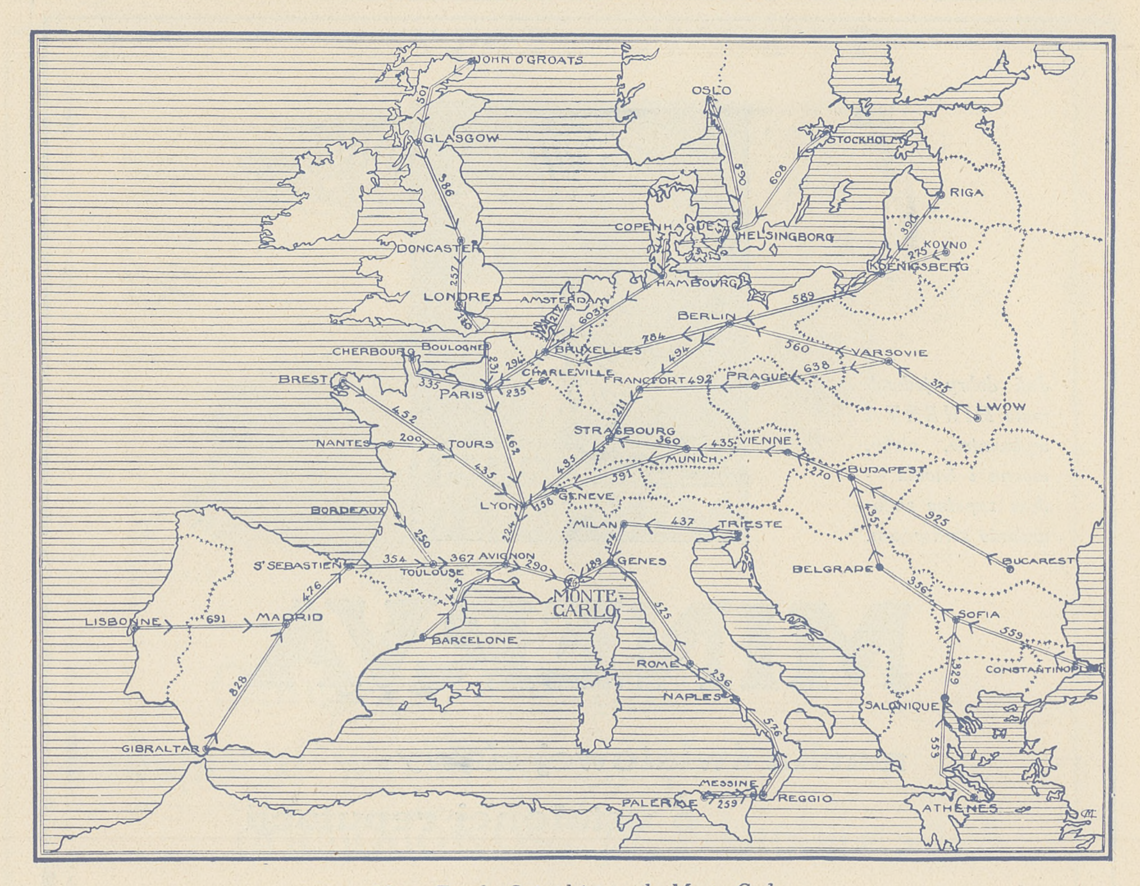
Upoważnione Zastępstwo
„ELIBOR", SP. AKC. HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA, „Ł. J. BORKOWSKI"
Warszawa, Dział Samochodowy,
Plac Napoleona 1, tel. 422-22 i 123-60.



Każdy samochód Chevrolet zaopatrzony jest w jednoroczną gwarancję

CHEVROLET

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA



Mapa Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo.

VIII Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo

International Sporting Club i Automobilklub Monaco organizują, po raz ósmy z kolei, w styczniu 1929 roku, swą doroczną wielką imprezę—Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo. Formuła tego konkursu pozostaje niezmieniona: każdy automobilista wyruszyć może na Zjazd z dowolnego miasta europejskiego, wybranego z przedstawionej obok mapy, każdy też ustanawia sobie sam dzień i godzinę wyjazdu, stosownie do szybkości średniej, jaką zamierza rozwinąć, aby przybyć do Monte Carlo w wyznaczonym dniu 23 stycznia. Klasyfikacja współzawodników na punkty uskutecznioną będzie na podstawie przebytego dystansu, ilości przewiezionych pasażerów, uzyskanej szybkości średniej, oraz regularności jazdy, wykazanej, w oddzielnej próbie na górskim obwodzie szosowym.

Regulamin Zjazdu został tym razem zmieniony o tyle, iż zmodyfikowano współczynniki, decydujące o ilości zdobywanych punktów. I tak, ażeby zwiększyć znaczenie średniej szybkości, dopuszczalne maksimum podniesiono z 35 na 40 klm/g. Pozatem, ażeby nie dopuścić do przeciążenia samochodów i jazdy mało komfortowej dla pasażerów, ograniczono, proporcjonalnie do mocy silnika, ilość pasażerów, których obecność ma wpływ na klasyfikację. Przepis ten zapewni wszystkim samochodom, które będą miały maksymalną ilość miejsc obsadzoną przez pasażerów, równą ilość punktów, bez względu na litraż.

Nakoniec konkurs regularności, którego zadaniem jest wypróbować praktycznie dobre funkcjonowanie samochodów po ich długiej podróży, rozegrany zostanie tym razem na przestrzeni dwóch okrążeń znanego obwodu szos koło Col de Braus, czyli na dystansie 160 klm. Ażeby jakiś mały defekt nie przekreślił definitywnie szans któregoś ze współzawodników, trasa konkursu regularności podzieloną zostanie na cztery odcinki, na których regularność jazdy mierzoną będzie zupełnie oddzielnie.

Nowy regulamin Zjazdu zawiera tablicę, w której podany jest z góry czas podlegający neutralizacji

dla każdej z poszczególnych tras, łączących Monte Carlo z wielkiemi miastami Europy.

Uczestnicy Zjazdu Gwiaździstego będą mogli wziąć udział w wyścigu górskim i w konkursie komfortu, które odbędą się w Monte Carlo w dniach następnych, jak również w konkursie fotograficznym. Zwycięzcom tych wszystkich imprez przypadnie szereg cennych nagród.

Zgłoszenia do Zjazdu Gwiaździstego są już przyjmowane. Należy je kierować do International Sporting Clubu w Monte Carlo, lub też do redakcji dziennika L'Auto w Paryżu, 10, rue du Faubourg-Montmartre. Z tamtąd też na żądanie otrzymać można szczegółowy regulamin konkursu.

OD REDAKCJI.

W związku ze sprawozdaniem z Wystawy Przemysłu Sportowego i Targów Samochodowych, umieszczonem w Nr. 8 Auta w ostatnim ustępie artykułu p. t. „To i owo", uważamy sobie za obowiązek odwołać zarzuty i aluzje, co do uczciwości, poczynione p. Wacławowi Rokoszowi, który po dłuższej nieobecności, spowodowanej chorobą i koniecznością leczenia się, zjawił się u nas w Redakcji i uregulował za Komitet Wystawy jego w stosunku do nas zobowiązania. Wyrażamy jednocześnie na tem miejscu żal, że okoliczności złożyły się w ten sposób, iż niesumienne postępowanie jednego z organizatorów wymienionej wystawy, mogło rzucić cień na, złożonego wtedy chorobą i niemogącego wskutek tego interwenjować, p. Wacława Rokosza. Przepraszając więc za podciągnięcie go pod krzywdzące posądzenie, wytłumaczone jednak w tych okolicznościach niesumiennem postępowaniem jego kolegi, zaznaczamy z przyjemnością, iż wobec tego p. Wacławowi Rokoszowi nie mamy pod względem uczciwości nic do zarzucenia.

KRONIKA

Na piątym wszechświatowym kongresie transportu samochodowego, który się odbył w Rzymie w końcu września, Automobilklub Polski reprezentował vice-prezes p. Franciszek Karpiński oraz p. inż. Antoni Dąbrowski.

Doroczny Zjazd Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych odbył się w Paryżu w połowie października. Na odbytych w tym czasie posiedzeniach, na których omawiano sprawy turystyki samochodowej i ustalono międzynarodowy kalendarz sportowy na rok 1929, Automobilklub Polski był reprezentowany przez Prezesa hr. Karola Raczyńskiego i Prezesa Komisji Sportowej p. Janusza Regulskiego.

Terminy wielkich zawodów przyszłorocznych. Na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Sportowej, odbytem w Paryżu w dniu 12 września, ustalone zostały daty najważniejszych wyścigów przyszłorocznych. I tak wyścig o Grand Prix Francji rozegrany zostanie w dniu 30 czerwca, o Grand Prix Belgji w dniu 7 lipca, o Grand Prix Niemiec w dniu 14 lipca, o Grand Prix Hiszpanji w dniu 31 lipca, o Grand Prix Anglji w dniu 17 sierpnia i o Grand Prix Włoch w dniu 8 września.

Pozatem na temże posiedzeniu zaproponowana została formuła, według której rozegrane będą wszystkie powyższe konkursy. Zamiast obowiązującej obecnie „wolnej formuły" wprowadzono następujące przepisy:

1) samochody zużywać mogą najwyżej 14 kg. benzyny i oliwy na 100 kilometrów;

2) karoserja musi być dwumiejscowa, szerokości conajmniej jednego metra;

3) zbiornik benzyny musi być umieszczony z zewnątrz karoserji i być od niej zupełnie niezależny;

4) rurka doprowadzająca benzynę musi przechodzić z zewnątrz karoserji;

5) używanie jakiegokolwiek innego materjału pędnego, oprócz tych które znajdują się w sprzedaży, jest bezwzględnie wzbronione.

Formuła powyższa nie wspomina nic o litrażu, który we wszystkich przepisach dotychczasowych był czynnikiem decydującym. Widać w niej natomiast dążenie do oszczędności, to też mieć będzie ona bezwzględnie duże znaczenie dla dalszego rozwoju techniki samochodowej.

Zawody na „kamiennych drogach". Doroczne zawody samochodów i motocykli na obwodzie szosowym w Pont à Marcq, wybrukowanym kostką kamienną i zwanym dlatego „Circuit des Routes Pavées", odbyły się w dniach 15 i 16 września. Wyścig motocyklistów rozegrano jako bieg trzygodzinny, podczas gdy wyścig samochodów trwał sześć godzin. Osiągnięte zostały następujące wyniki:

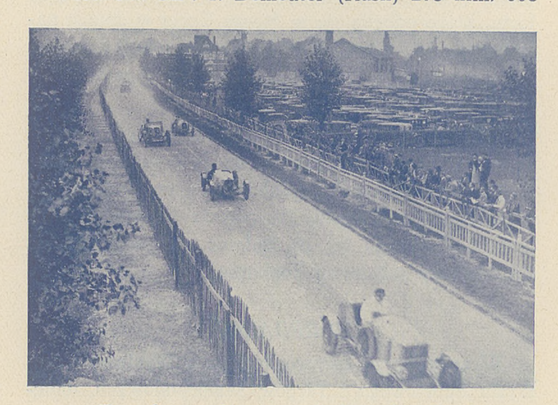
Wyścig trzygodzinny.

Mot. 175 cm³: 1. Sourdot (Monet Goyon) 225 km. 445 m., szybkość średnia na godzinę 75,148 klm.; 2. Fardo (O. S. A. Liberty) 192 km. 649 m.

Mot. 250 cm³: 1. Renard (Clement Gladiator) 243 km. 276 m., szybkość średnia na godzinę 81,092 klm.; 2. Rauwers (La Mondiale) 228 km. 428 m.

Mot. 350 cm³: 1. Breslau (A. J. S.) 262 km. 129 m., szybkość średnia na godzinę 87.376 klm.; 2. Krebs (Clement Gladiator) 256 klm. 369 m.

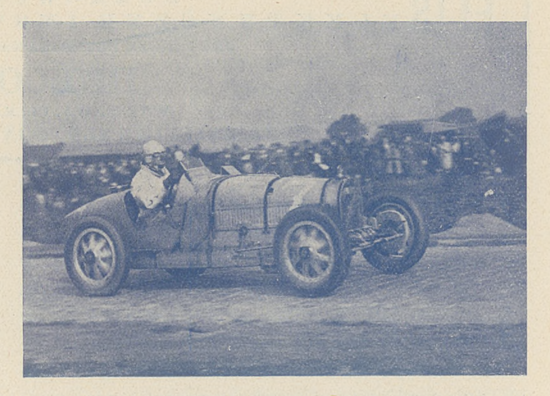
Mot. 500 cm³: 1. Demeuter (Rush) 273 klm. 008



Zawody na „kamiennych drogach". Start.



Zawody na „kamiennych drogach". Iwanowski na sam. Alfa Romeo, zwycięzca wyścigu sześciogodzinnego.



Zawody na „kamiennych drogach". Lefranc na sam. Bugatti, drugi w klasyfikacji wyścigu sześciogodzinnego.

m., szybkość średnia na godzinę 91,002 klm., najlepszy rezultat dnia; 2. Virgo (Sarolea) 225 klm. 584 m.

Mot. 350 cm³ z wózkiem: 1. Cheret (Austral) 119 klm., szybkość średnia na godzinę 40 klm.

Mot. 600 cm³ z wózkiem: 1. Cretier (Raleigh) 216 klm. 301 m., szybkość średnia na godzinę 72,100 klm.; 2. Hemberger (New Motorcycle) 183 klm. 035 m.

Cycl. 1100 cm³: 1. Sandford (Sandford) 221 klm. 948 m., szybkość średnia na godzinę 73,982 klm.

Sam. 750 cm³: 1. Caron (Peugeot) 202 klm. 738 m., szybkość średnia na godzinę 67,579 klm.

Sam. 1100 cm³: 1. Doré (La Licorne) 241 klm. 999 m., szybkość średnia na godzinę 80,666 klm.

Wyścig sześciogodzinny.

Sam. sport. 1100 cm³: 1. Gabriel (Aries) 518 klm. 133 m., szybkość średnia na godzinę 86,356 klm.; 2. Christian (Lombard) 449 klm. 303 m.

Sam. wyśc. 1100 cm³: 1. Treunet (B. N. C.) 498 klm. 622 m., szybkość średnia na godzinę 83,103 klm.

Sam. sport. 1500 cm³: 1. Iwanowski (Alfa Romeo) 577 klm. 871 m., szybkość średnia na godzinę 96,411 klm., najlepszy rezultat dnia.

Sam. wyśc. 1500 cm³: 1. Tersen (Bugatti) 520 klm. 084 m., szybkość średnia na godzinę 86,680 klm.

Sam. sport. 2000 cm³: 1. André (Georges Irat) 467 klm. 875 m., szybkość średnia na godzinę 77,970 klm.

Sam. wyśc. 2000 cm³: 1. Liagré (Bugatti) 557 klm. 533 m., szybkość średnia na godzinę 92,922 klm.

Sam. sport. 3000 cm³: 1. Bonne (Omega Six) 530 klm. 036 m., szybkość średnia na godzinę 88,339 klm.; 2. Gouvion (Lancia) 524 klm. 862 m.; 3. Rost (Sizaire Six) 519 klm. 066 m.; 4) Poirier (Delaunay Belleville) 503 klm. 540 m.

Sam. wyśc. 3000 cm³: 1. Lefranc (Bugatti) 576 klm. 058 m., szybkość średnia na godzinę 96,009 klm.

Sam. wyśc. 5000 cm³: 1. Stoffel (Chrysler) 545 klm. 300 m., szybkość średnia na godzinę 90,883 klm.

Kto najwolniej? W Paryżu, na pochyłej ulicy Lepic w dzielnicy Montmartre, zorganizowano w dniu 23 września zawody powolności. Dystans wynosił 800 metrów. Zwyciężył adwokat paryski Annet-Badel, który na samochodzie Buick zużył na przebycie wyznaczonej przestrzeni niewiarogodną ilość czasu, bo aż 35 m. 23 s., rozwijając szybkość 1,168 klm g. Drugim był Eveque na sam. Citroën, który jechał 28 m. 30,8 s. Najpowolniejszy motocyklista, Henaut na maszynie San Sou Pap, wykazał czas 12 m. 05,2 s.

Wyścigi na wzniesieniu Semmering. Doroczne wyścigi na wzniesieniu Semmering odbyły się w dniu 16 września na dystansie 10 kilometrów. Najlepszy czas dnia, 6 m. 40,29 s., uzyskał doskonały kierowca niemiecki Rudolf Caracciola na ośmiolitrowym samochodzie wyścigowym Mercedes-Benz, bijąc o pół sekundy własny rekord wzniesienia Semmering. W klasie samochodów sportowych zwyciężył, w czasie 7 m. 09,60 s., von Wentzel Mosau, a w klasie samochodów turystycznych, w czasie 7 m. 45,19 s., Wentzler, obaj również na ośmiolitrowych wozach Mercedes Benz. W klasie motocykli najlepszy czas, 7 m. 17,97 s., wykazał Schneeweiss na maszynie Harley Davidson 350 cm³.

Belgijski dzień rekordów. Na szosie w Oostmalle zorganizowano w niedzielę 30 września doroczny „Dzień rekordów". Na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu osiągnięte zostały następujące wyniki:

Mot. 175 cm³: Van Geert (Rush) 36,8 s., szybkość średnia na godzinę 97,826 klm.

Mot. 250 cm³: Fondu (La Mondiale) 28,2 s., szybkość średnia na godzinę 128,113 klm.

Mot. 350 cm³: Demeuter (Rush) 26,2 s., szybkość średnia na godzinę 137, 404 klm.

Mot. 1000 cm³: Herkuleyns (Indian) 20,6 s., szybkość średnia na godzinę 174,757 klm.

Sam. sport. 1100 cm³: Rouleau (Amilcar) 33,70 s., szybkość średnia na godzinę 107 klm.

Sam. sport. 2000 cm³: André (Georges Irat) 30,10 s., szybkość średnia na godzinę 120 klm

Sam. sport. 3000 cm³: Delzaert (Bugatti) 23,58 s., szybkość średnia na godzinę 152,671 klm.

Sam. sport. 5000 cm³: Zehender (Chrysler) 27,70 s., szybkość średnia na godzinę 129,963 klm.

Sam. sport. 8000 cm³: von Wentzel Mosau (Mercedes Benz) 21,71 s., szybkość średnia na godzinę 165,800 klm.

Sam .wyśc. 750 cm³: Tanton (Senechal) 37,37 s.. szybkość średnia na godzinę 96,200 klm.

Sam. wyśc. 1500 cm³: Descamps (Bugatti) 23,10 s., szybkość średnia na godzinę 156,500 klm.

Sam. wyśc. 3000 cm³: Charlier (Bugatti) 29,06 s. szybkość średnia na godzinę 123,831 klm.

Sam. wyśc. 5000 cm³: Saint Agnes (Auburn) 27,70 s., szybkość średnia na godzinę 129,963 klm.

Sam. wyśc. 8000 cm³: Caracciola (Mercedes Benz) 18,50 s., szybkość średnia na godzinę 194,594 klm., rekord belgijski.

Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Narodów, rozegrane po raz siódmy z kolei w dniu 30 września na torze autodromu Monza, przyniosły następujące rezultaty:

Kat. 125 cm³: (dystans 200 klm.) — 1. Dal Monte (M. M.) 1 g. 54 m. 17 s., szybkość średnia na godzinę 104,289 klm.; 2. Baschieri (Benelli) 1 g. 56 m. 08 s.

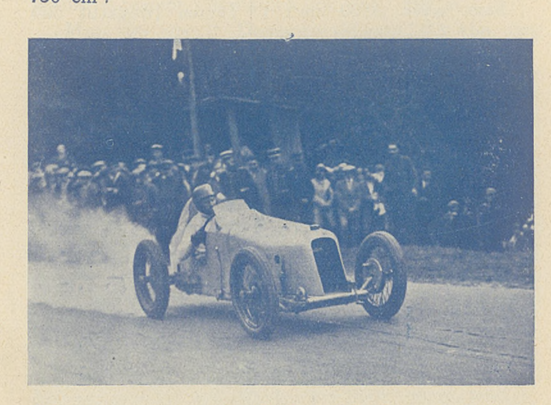
Kat. 175 cm³ (dystans 200 klm.) — 1. Geiss (D. K. W.) 1 g. 44 m. 02,4 s., szybkość średnia na godzinę 115,340 klm.; 2. Balagno (Ladetto Blatto) 1 g. 44 m. 20 s.

Kat. 250 cm³ (dystans 300 klm.) — 1. Ghersi (Guzzi) 2 g. 21 m. 21 s., szybkość średnia na godzinę 127,343 klm.; 2. Mazera (Guzzi) 2 g. 23 m. 47 s.

Kat. 350 cm³ (dystans 400 klm.) — 1. Nuvolari (Bianchi) 3 g. 04 m. 08 s., szybkość średnia na godzinę 130,335 klm.; 2. Moretti (Bianchi) 3 g. 04 m. 38 s.; 3. Longmann (O. K. Supreme) 3 g. 05 m. 51 s.

Kat. 500 cm³ (dystans 400 klm.) — 1. Franconi (Sunbeam) 3 g. 05 m. 48 s., szybkość średnia na godzinę 129,171 klm.; 2. Klein (D. K. W.) 3 g. 14 m. 36 s.; 3. Grama (Frera) 3 g. 50 m. 08,6 s.

Wyścigi na wzniesieniu Gaillon. Klasyczne wyścigi na wzniesieniu Gaillon rozegrane zostały po raz 22 w dniu 30 września na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca. Najlepszy czas dnia, 30,4 s., uzyskał Morel na półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Amilcar. W klasie motocykli najlepszy czas, 31,4 s., wykazał Eddoura na litrowej maszynie Koehler Escoffier. Pozatem pobili rekordy w swych kategorjach: Portrait na mot. Dollar 125 cm³, René na mot. Terrot 250 cm³, Goussorgues na mot. Monet Goyon 350 cm³, Francisquet na mot. Sunbeam 500 cm³, Cheret na cycl. Austral 350 cm³, Dhome na cycl. Morgan 1100 cm³, Dutilleux na sam. sport. Bugatti 1500 cm³ i de Rovin na sam. wyśc. Rovin 750 cm³.



Wyścigi na wzniesieniu Gaillon. Morel na samochodzie Amilcar uzyskał najlepszy czas dnia.

Międzynarodowa Konferencja Lotnictwa Cywilnego w Waszyngtonie.

W grudniu r. b. ma się odbyć w Waszyngtonie Konferencja Międzynarodowa, poświęcona zagadnieniom lotnictwa cywilnego, na którą zostali zaproszeni przedstawiciele rządów i prywatni znawcy lotnictwa ze wszystkich krajów. Konferencja ta będzie prowadzona przez rząd Stanów Zjednoczonych. Zadaniem Konferencji będzie wymiana zdań w sprawach technicznych i handlowych lotnictwa cywilnego. Program przewiduje trzy posiedzenia plenarne, w dn. 12, 13 i 14 grudnia, podczas których będą dyskutowane ogólne zagadnienia żeglugi powietrznej. Przed konferencją odbędzie się wystawa lotnicza w Chicago (pomiędzy 1 a 8 grudnia), zaś po konferencji ma być urządzona uroczystość 25-lecia pierwszego lotu braci Wright w Kitty Hawk.

W szczegółach plan konferencji przedstawia się następująco: głównemi tematami dyskusji będzie (1) przewóz lotniczy, 12 grudnia; (2) rozwój meteorologji i komunikacji, 13 grudnia; (3) handel samolotami i motorami lotniczemi, 14 grudnia.

Podczas zebrań porannych zostaną odczytane referaty na powyższe tematy z pośród przedstawionych prac uczestników, wybranych przez Komitet Programowy. Posiedzenia wieczorne poświęcone będą dyskusji nad temi referatami, oraz odczytywaniu referatów innych z zakresu portów lotniczych, lotnictwa prywatnego, konkurencji, asekuracji, badań lotniczych, propagandy i fotografji.

Wieczór w dn. 13 grudnia będzie poświęcony specjalnie omawianiu wzlotów pionerskich. Komitet konferencji pragnie zebrać wybitnych lotników każdego kraju, którzy brali udział w podobnych lotach i będą mogli podzielić się swemi wrażenami z delegatami na konferencję, ilustrując swoje uwagi filmami.

Delegaci będą mieli możność zapoznać się z demonstracją wszelkich typów platowców wojskowych przez Departamenty Armji i Marynarki Stanów Zjednoczonych.

Referaty będą dotyczyły wszystkich ważniejszych dziedzin lotnictwa, ze specjalnem uwzględnieniem bezpieczeństwa i ekonomji. Po referatach odbędzie się dyskusja ogólna.

Organizatorzy konferencji pragną, aby wszyscy delegaci przybyli do Stanów Zjednoczonych w takim czasie, aby mogli zwiedzić wystawę lotniczą w Chicago, między 1 i 8 grudnia.

Delegaci i goście będą mogli zwiedzić cały szereg laboratorjów, portów lotniczych, etc., które ich zainteresują z punktu widzenia konstrukcji, pilotażu lub eksploatacji.

Rodziny delegatów będą mile widziane przez Komitet Organizacyjny.

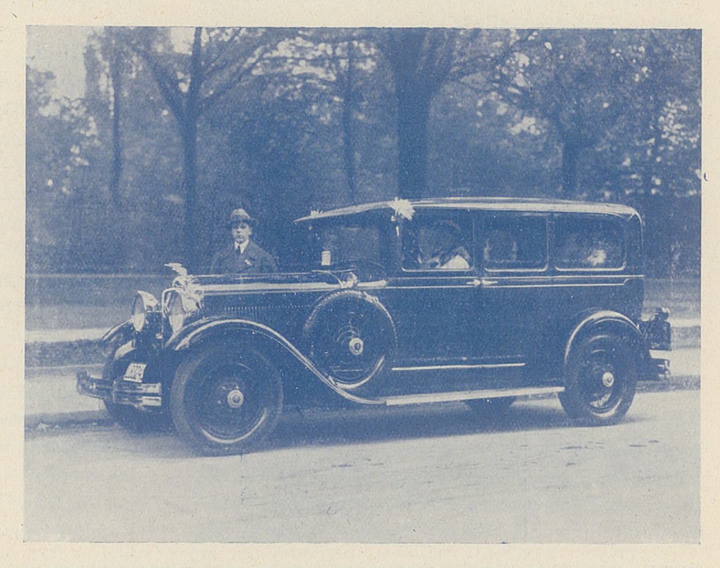


Studebaker na konkursie piękności samochodów

Od paru miesięcy jedna z najpoważniejszych amerykańskich fabryk samochodowych „The Studebaker Corporation of America" ustanowiła w stolicy Polski Generalną Reprezentację swych samochodów („Studers", Fredry 4). Z chwilą ustanowienia Generalnej Reprezentacji, zaczęliśmy coraz częściej widywać samochody Studebaker'a na ulicach Warszawy i zaraz też zwróciły one uwagę kół automobilowych elegancją linji i wytwornością wykończenia. Przyznamy się jednak otwarcie, że nie przypuszczaliśmy, ażeby samochody te tak mogły przypaść do gustu naszej publiczności. A przecież w ostatnim konkursie piękności samochodów, który odbył się w dniu 7 b. m., trzy samochody tej marki zdobyły wszystkie 3 czołowe nagrody t. j. pierwszą, trzecią i czwartą, zaś drugą zdobyła piękna wyścigowa Alfa-Romeo. Pierwszą nagrodę otrzymał elegancki, sportowy Studebaker-Roadster, kierowany przez kpt. pilota Ryla i Orłowskiego. Trzecią nagrodę otrzymał 8-mio cylindrowy Tourer, wyróżniający się piękną i rasową linją, jak również i eleganckim doborem barw. Przy kierownicy jego zasiadła znana w naszych kołach sportowych, kierowczyni raidowa p. hr. Marja de Lavaux, która z prawdziwie sportową werwą zademonstrowała ten samochód publiczności. Również i trzecia maszyna tej samej firmy — wybitnie reprezentacyjna „Berline" otrzymała zaraz następną nagrodę t. j. czwartą.

Vox populi vox dei — Studebaker'y osiągnęły niezaprzeczenie największy sukces w tym dniu i przyznać musimy, że zasłużyły nań w zupełności, tak co do zasadniczych linji samochodów, jak i co do eleganckiego i wytwornego sposobu przedstawienia tychże, publiczności. Pragnęlibyśmy, aby i inne firmy zadawały sobie zawsze tyle trudu, aby samochody reprezentowane przez nie, przedstawiać publiczności w podobny sposób.

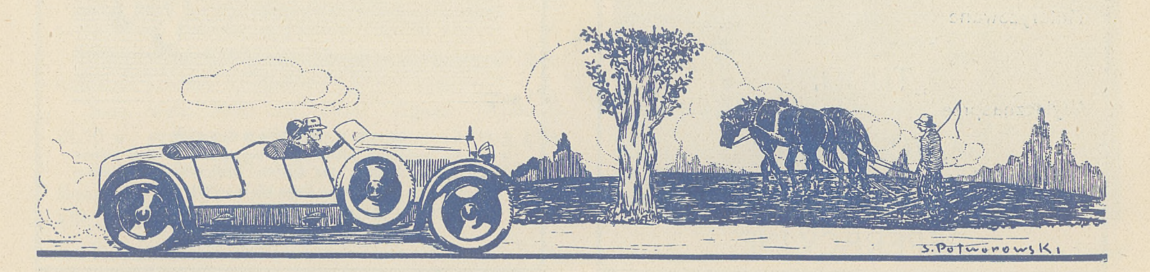
Nietylko więc na Zachodzie, jak np. w Hiszpanji, gdzie prawie co drugi samochód jest Studebaker'a — ale i u nas marka ta zaczyna poważnie wchodzić na rynek.



Limuzyna Studebaker, która zdobyła czwartą nagrodę w publicznem głosowaniu, na konkursie piękności samochodów w Warszawie.

Aparat „Elqua"

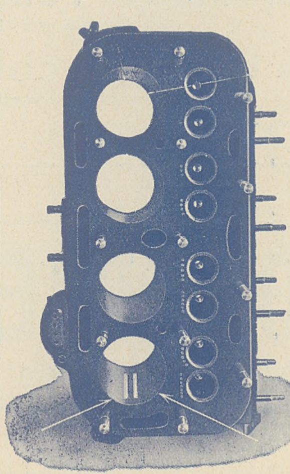
Dla posiadaczy samochodów amerykańskich wynaleziony został bardzo ciekawy i użyteczny aparat „Elqua". Spełnia on odrazu dwie czynności. Przedewszystkiem służy do umocowania z tyłu samochodu drugiego koła zapasowego, przyczem zabezpiecza go przed kradzieżą, będąc zaopatrzony w specjalny zamek otwierany kluczem. W razie zaś defektu gumowego spełnia rolę zwykłego ściągacza i rozpieracza obręczy, ułatwiając tem ogromnie montowanie koła. Dostawcą aparatu „Elqua" jest E. L. Quarles, Hamburg 1, Ferdinandstrasse 40.






CARCLEAN





DRUKARNIA TECHNICZNA, SPÓŁKA AKCYJNA, WARSZAWA, UL. CZACKIEGO Nr. 3-5, TELEFON 14-67.